Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 10/90 DM 2.50

Verkehrsmuseum

Was wird aus Dresden?

Die goldene Mitte

Zeuke TT

Spur I, HO, TT ODER WAS?

NEU! ZUM SAMMELN! DAS MEB-FAHRZEUG LEXIKON!

BAHNFASZINATION PUR

Motor
buch
Verlag



Wolfgang Messerschmidt
Die Schnellsten der Schiene
Die internationalen Rekordlokomotiven von gestern und heute in einer groß angelegten Übersicht. Dampflokomotiven mit und ohne Stromlinienverkleidung, Triebwagen, Elektrotraktionen und rekordverdächtige Zukunftsstudien, in einem prächtigen Bild- und Textband: von der „Duplex"-Schnellzuglokomotive von 1862 über die britische „Mallard"-Klasse und Kruckenbergs „Schienenzeppelin" bis zum ICE, TGV und Shinkansen.
216 Seiten, 182 Abb., Großformat, gebunden, **48,–**



Alfred B. Gottwaldt
Reichsbahn-Album
Alfred B. Gottwaldt zeigt 500 Bilder aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg. Die alte Reichsbahn-Atmosphäre wird hier noch einmal lebendig: mit ihren Zeitungswagen und Würstchenkarren auf den Bahnsteigen, mit den Lokomotiven und Wagen.
426 Seiten, 500 Abb., Großformat, gebunden, **69,–**



J. Michael Mehltretter
Die Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn
Ein Bildband für alte und junge Eisenbahn-Freunde: Autor J.M. Mehltretter zeigt in diesem Buch alle Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn, sowohl die modernen als auch die bereits ausgemusterten Baureihen. Ein umfangreicher Tabellenteil mit den Daten der gezeigten Dampf- und E-Loks ergänzen diesen Katalog.
178 Seiten, 152 Abb., 10 Vierfarbtafeln, gebunden, **49,–**



Wolfgang Messerschmidt
Rangierlokomotiven
Wolfgang Messerschmidt dokumentiert hier Entwicklung, Technik und Einsätze der Rangierlokomotiven bei Staats-, Privat- und Industriebahnen. Rund 140 Fotos zeigen beispielhaft die ganze Bandbreite des Rangierbetriebs und die Vielfalt der Loktypen im In- und Ausland, gestern und heute.
152 Seiten, 142 Abb., davon 8 in Farbe, Großformat, geb., **48,–**

trans press



Baureihe 95
Der Lebenslauf der „Bergkönigin"
Der Titel beschreibt den vollständigen und sorgfältig recherchierten Lebensweg dieser Tenderlokomotive. Neben zahlreichen, bisher unveröffentlichten Bilddokumenten, Betriebsbuch-Anzeigen sowie zeichnerischen Darstellungen stellen die Autoren die 95er in ihrem letzten Einsatzgebiet zwischen Saalfeld und Sonneberg vor.
Das Sachbuch bewahrt ein Stück Technikgeschichte.
208 Seiten, 266 Abb., 16 Tabellen, 1 Beilage, geb., **64,–**



M. Berger
Hauptbahnhof Leipzig
Geschichte – Architektur – Technik
Anläßlich des 75jährigen Jubiläums des größten europäischen Kopfbahnhofes wird diese umfassende baugeschichtlich-architektonische Darstellung vorliegen. Ebenfalls wird die Geschichte der alten Leipziger Bahnhöfe beschrieben. Der Autor widmet sich sehr detailliert einzelnen Entwürfen, Projektstudien und dem Wiederaufbau des Hauptbahnhofes. Mehr als 400 Abbildungen.
240 Seiten, 433 Abb., 10 Tabellen, 1 Beilage, 2 Tafeln **48,–**



F. Hagans / H. Lohr / G. Thielmann
Lokomotiven von Hagans
Der Band erscheint in der Reihe Werkarchive. Er enthält eine beinahe lückenlose Darstellung der Geschichte der Hagansschen Lokomotivfabrik von 1857. Die Autoren haben mit den Nachkommen des Erfurter Unternehmers das bis dahin fast unberührt in Familienbesitz befindliche Archiv ausgewertet. Mit einer großen Zahl Fotos von Hagansschen wie auch später den Wolfschen Lokomotiven.
136 Seiten, 207 Abb., 21 Tabellen, gebunden, **34,–**



A. Wagner / D. Bäzold / R. Zschech
R. Lüderitz
Lokomotiv-Archiv Preußen 1
Personenzuglokomotiven
Lokomotiv-Archiv Preußen 2
Güterzuglokomotiven
Die Übersicht über die nach den preußischen Normalien gebauten Lokomotiven und Triebwagen. Band 1 beschreibt die historische und fahrzeugtechnische Entwicklung aller Reisezuglokomotiven. Im Mittelpunkt des Band 2 stehen die Güterzuglokomotiven.
Bd. 1: 332 S., 229 Abb., geb., **36,–**
Bd. 2: 208 S., 112 Abb., geb., **28,–**

Die ganze Welt auf Schienen – in zwei starken Buchprogrammen für Eisenbahnfreunde. Die intensive Zusammenarbeit mit dem Stuttgarter Motorbuch Verlag, schon lange vor dem 9. November begründet, lohnt sich jetzt für Sie ganz besonders.

Ab sofort werden die Titel des transpress Verlages, Berlin, und des Motorbuch Verlages, Stuttgart, gemeinsam angeboten. Ihr Vorteil: mehr Auswahl, und mehr Informationen für Ihr Hobby.

In Kürze finden Sie die Titel beider Verlage auch in Ihrer Buchhandlung. Falls nicht:
Bestellcoupon ausfüllen und ab die Post. Wir liefern sofort.

Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden wollen, schicken Sie uns Ihre Bestellung auf einer Postkarte.

INFORMATIONS-COUPON

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder senden Sie Ihre Bestellung an

transpress Verlagsges. mbH
Französische Straße 13/14
Berlin 1086

Bitte liefern Sie mir:

- ___ Messerschmidt, **Die Schnellsten der Schiene** à **48,–**
- ___ Gottwaldt, **Reichbahn-Album** à **69,–**
- ___ Mehltretter, **Loks der DB** à **49,–**
- ___ Messerschmidt, **Rangierlokomotiven** à **48,–**
- ___ **Baureihe 95** à **64,–**
- ___ Berger, **Hauptbahnhof Leipzig** à **48,–**
- ___ Hagans, **Loks von Hagans** à **34,–**
- ___ **Lokomotiv-Archiv Preußen 1** à **36,–**
- ___ **Lokomotiv-Archiv Preußen 2** à **28,–**

Bitte informieren Sie mich kostenlos über Ihr Programm Eisenbahnbücher.

Name ____________ Straße ____________

Unterschrift ____________ PLZ/Ort ____________

METP

Packen wir's an



Das war sie also, die DDR. Unser Blatt, der MODELL EISENBAHNER in all seinen Schreibweisen, ist ein Kind dieser Republik. 1952 gegründet, erlebte er mit und in ihr Höhen und Tiefen. Höhepunkte waren die Stunden, wenn die Redaktion von einer Auflagenerhöhung erfuhr. Tiefen waren jene Tage, an denen die Chefredakteure vergeblich versucht hatten, die Genossen im Presseamt von der Notwendigkeit einer Papierkontingenterweiterung zu überzeugen. Leidtragend waren immer die Leser, viele tausend Interessierte, die auf das Blatt verzichten mußten.

Der MODELL EISENBAHNER hat die Republik überlebt. Und nicht nur das. Just an dem Tag, da die Republik aufhört zu existieren, erscheint unsere Zeitschrift in neuer Gestalt. Nehmen wir es als gutes Omen.

Wir müssen Ihnen, verehrte Leser, unsere Absichten nicht erläutern. Sie erkennen sie beim Durchblättern der folgenden Seiten ohnehin. Wir wollen Ihnen jedoch mitteilen, daß wir Bewährtes auch in Zukunft pflegen. An dieser Stelle gebührt denen Dank, die in den rückliegenden Jahren unsere Zeitschrift haupt- und nebenamtlich betreut haben. Das gilt dem Redaktionsbeirat genauso wie Inge Biegholdt, die trotz mißlicher drucktechnischer Bedingungen immer wieder ein kurzweiliges, informatives, lesbares Blatt zustande gebracht haben.

Der MODELL EISENBAHNER hat am 1. Juli den Verlag gewechselt. Er erscheint nunmehr in der T&M Verlagsgesellschaft mbH, Berlin, einer Tochter der transpress Verlagsgesellschaft Berlin und der Motor-Presse Stuttgart. Damit wurde es möglich, das Redaktionsteam zu erweitern. Unser Gruppenbild mit Dame zeigt die verstärkte Formation (von links nach rechts): Wolf-Dietger Machel (Vorbild), Georg Kerber (Modelle), Gisela Neumann (Nachrichten, Veranstaltungen, Leserbriefe) und Fritz Borchert (Chefredakteur).

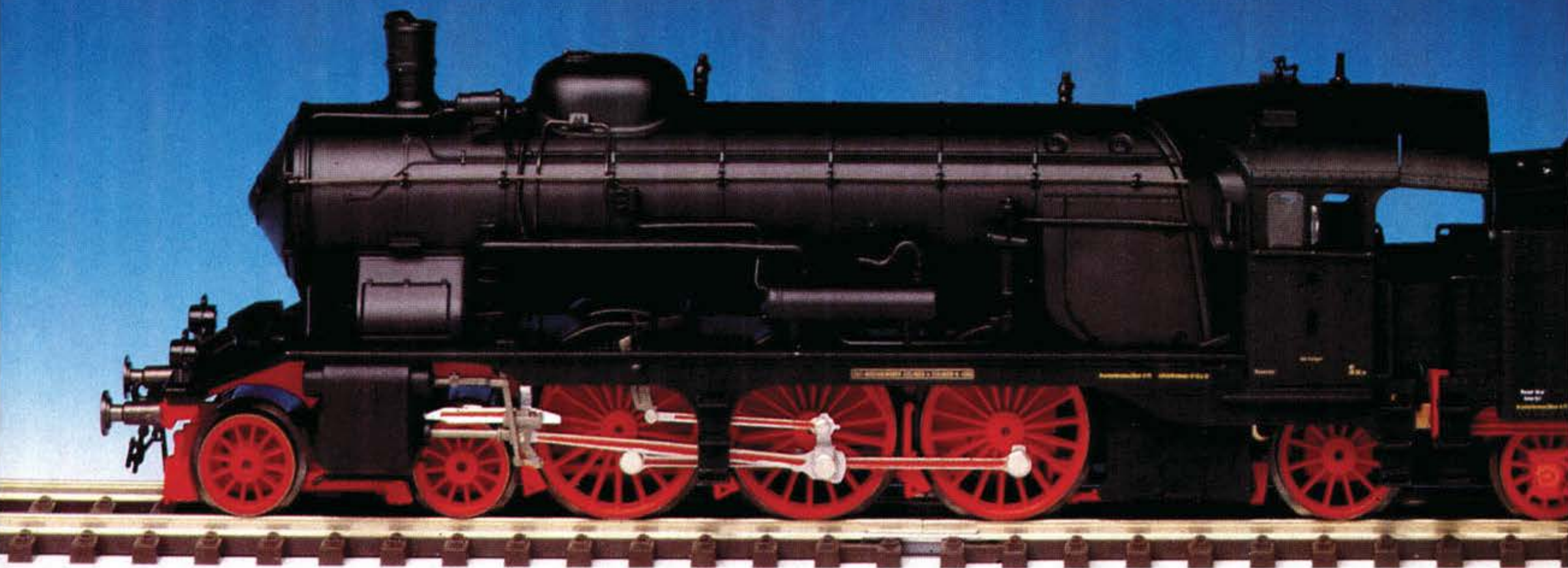
Es ist natürlich, daß eine neue Mannschaft mit neuen Ideen antritt. In unserem Fall ist das umso notwendiger, da der MODELL EISENBAHNER nicht mehr das Monopol der einzigen Modellbahnzeitschrift der DDR innehat, sondern plötzlich im internationalen Wettbewerb mit 20 deutschsprachigen Eisenbahn-Hobbyzeitschriften steht.

Eisenbahnen sind länger als hoch. Wir haben daher das Format geändert, sind breiter geworden. Auf diese Weise wollen wir mehr Eisenbahn aufs Papier bringen. In Farbe, versteht sich. Wir starten einen Wettbewerb um die schönste Heimanlage. Mehr dazu lesen Sie im nächsten Heft.

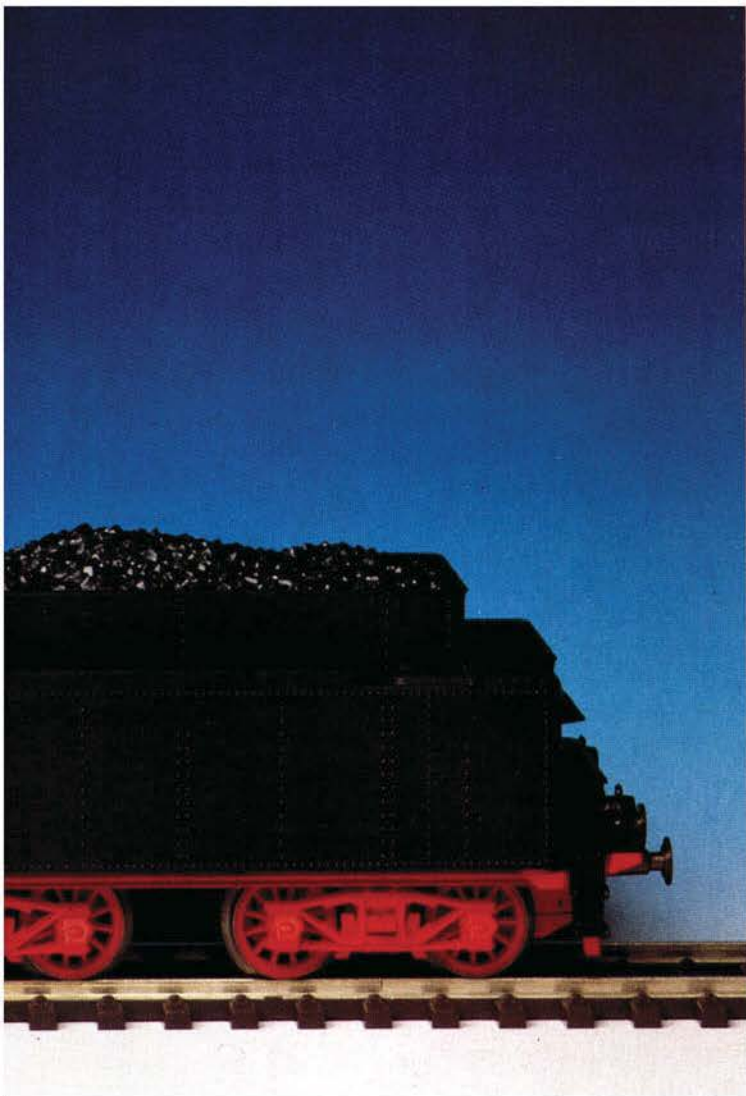
Wir legen eine neue Kartei auf. Als Ergänzung der von transpress herausgebrachten Eisenbahn-Fahrzeug-Archive bringt der MODELL EISENBAHNER ein MEB-FAHRZEUGLEXIKON, das zunächst die Wagen und Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn, hernach die der Deutschen Reichsbahn in allen Farbvarianten zeigt. Auf Karteikarten. Den Karteikasten liefern wir ebenfalls. Auch hierzu finden Sie weitere Einzelheiten und die ersten Karteikarten im Heftinneren.

Die Titelgeschichte schließlich soll jeder Ausgabe des MODELL EISENBAHNER ein Generalthema geben. Halten wir uns nicht länger mit der Vorrede auf.

Packen wir's an.









Erde, Wasser, Luft — 33

Das Verkehrsmuseum Dresden hat Sorgen. Bislang gehörte es haushaltsmäßig zum Ministerium für Verkehrswesen. Dieses hat seine Fürsorge zum 1. Januar 1991 aufgekündigt. Wie soll die riesige Fahrzeugsammlung erhalten werden?



R U B R I K E N

Michas Keller — 22

Micha ist ein Modellbahner, wie es sie viele im Lande gibt. Aus seiner Kellerwerkstatt stammen die meisten der Fahrzeuge, die auf der Anlage Gera-Pforten – Wuitz-Mumsdorf wiederzufinden sind.



Wo jeder Zug seine Furche findet — 36

Der riesige Leipziger Hauptbahnhof – die Sachsen halten ihn für den größten Kopfbahnhof Europas – hat 75jährigen Geburtstag. MEB versucht das schier Unmögliche, auf nur einer Seite eine ungefähre Vorstellung zu vermitteln.



Zeuke TT alias Berliner TT-Bahnen — 31

Sie wird gern als Spur der goldenen Mitte bezeichnet und hat sich doch nie so recht durchsetzen können. Durchgesetzt hat sich hingegen Werner Zeuke (72), ehemaliger Besitzer des Betriebes, der 1972 verstaatlicht und 1990 wieder reprivatisiert wurde. Welche Absichten hat Zeuke-TT?

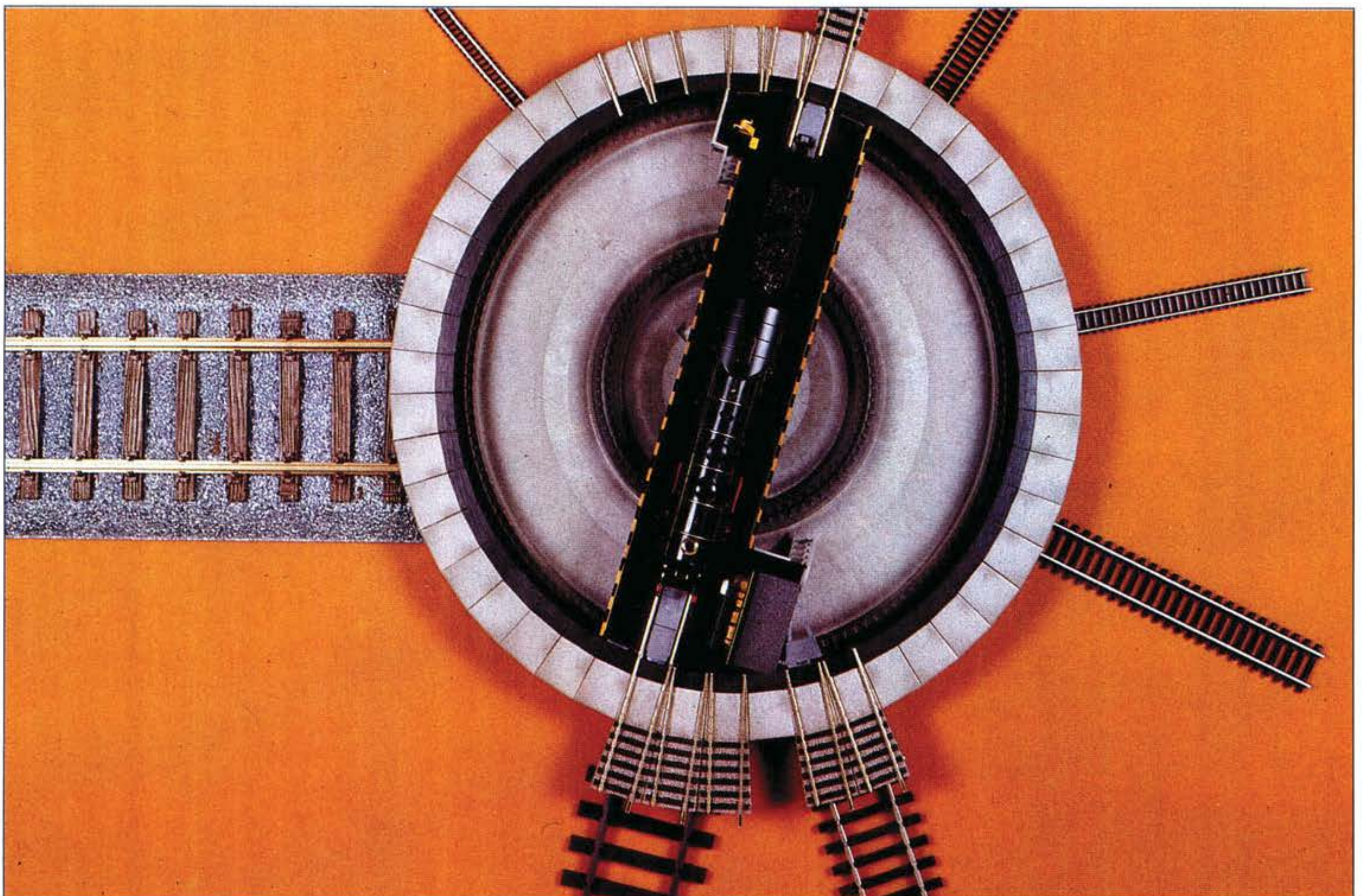
Heidekrautbahn ab Märkisches Viertel? 37

Dem Mauerbau zum Opfer gefallen, könnte die Heidekrautbahn im Norden Berlins bald wieder fröhliche Urständ feiern. Am 1. und 2. September fanden Sonderfahrten nach Wandlitzsee ab Haltepunkt Märkisches Viertel starkes Interesse.

Spur I, HO, TT

ODER WAS?

Oktober: Noch 10 Wochen bis Weihnachten – Zeit, die Wunschzettel zu schreiben. Bei Modelleisenbahnern in der DDR löste das in der Vergangenheit nicht die Qual der Wahl aus. In diesem Jahr hingegen stürzt eine Woge von Angeboten auf uns nieder, die den Atem nimmt. Welche Nenngröße darf es sein? Z, N, TT, HO-Märklin, HO-Trix Express, HO-Piko? Oder LGB? Und was wird mit der alten Anlage? Wegwerfen und von vorn beginnen? Oder sie erneuern? Endlich die Unerreichbaren dazukaufen: Fleischmann, Märklin, Roco?



Vielleicht haben die Römer ihre Erfahrungen mit schweren Kriegskarren in Nubiens Wüste gesammelt, vielleicht in Germaniens versumpften Wäldern. Wohl kaum sonst hätten sie sich vor 2000 Jahren der Mühe unterzogen, Spurrinnen in den Fels zu hauen, um bequemer, rationeller fahren zu können.

Der Rollwiderstand war weder physikalisch noch technisch definiert, doch der praktische Verstand sagte: je glatter die Fahrbahn, desto geringer der Kraftaufwand fürs Vorwärtskommen.

In Deutschland finden sich erste Belege für spurgebundenes Fahren zu Beginn des 16. Jahrhunderts in Bergwerken. Die Hunte wurden mit Spurnägeln in ihrer Bahn aus längsverlegten Holzbohlen gehalten.

1768 – während einer Absatzkrise – ließ der Engländer Reynold auf Vorrat gegossene Roheisenbarren auf die Bohlen seiner Werkbahn in Coalbrookdale nageln, da sich das Holz rasch abnutzte. Es erwies sich, daß nicht nur der Verschleiß abnahm, sondern die Wagen auf den Barrenschienen auch leichter rollten. Die «eiserne Bahn« war entstanden. Die weiteren Entwicklungsschritte bis zur Gleisform des Vorbilds vollzogen sich in hunderten kleinen Erfindungen; sie sind nicht in allen Einzelheiten nachvollziehbar. Doch es gibt markante Einschnitte.

Noch auf der Längsschwelle lag die Winkelschiene, die mit ihrem 50 mm hohen Schenkel mehr Sicherheit gegen Entgleisungen bot. Als Wagen wurden Straßenfahrzeuge benutzt, Triebkraft waren Mensch oder Zugtier.

Der entscheidende Schritt gelang 1789 dem Engländer Jessop. Er führte den Träger als Schiene ein, aus Gußeisen, gut einen Meter lang, auf Steinwürfel gelagert und im Bereich des größten Biegemoments verstärkt (»Fischbauch«). Der Schienenquerschnitt war pilzförmig, mit Fahrkopf und Steg. Diese Form änderte grundsätzlich das Zusammenspiel zwischen Rad und Schiene: Bisher wurde das Fahrzeug durch die Schiene geführt; nun übernahm das Fahrzeug selbst die Führung, da an die Räder zunächst Flansche angeschraubt, später Spurkränze angegossen bzw. angedreht wurden. Das war die Trennung von Straßen- und Schienenfahrzeug.

Es liegt auf der Hand, daß gußeiserne Schienen mit 1 m Spannweite stoßförmigen Belastungen nicht lange standhalten. Zunächst half das elastischere Schmiedeeisen. 1820 stellte dann John Birkinshaw in Northumberland die erste wirklich gelungene schmiedeeiserne Schiene her, die in einer Walzmühle die richtige Form erhielt. Sie war nicht nur bruchsicherer, sondern mit 5,5 m auch wesentlich länger. Innerhalb weniger Jahre mauserte sie sich zur auch heute noch üblichen Breitfußschiene. Parallel zur Schiene entwickelte sich das Schienenauflager. Da sich weder die hölzerne Längsbohle (hoher Verschleiß) noch der Steinwürfel (hohe Kosten) bewährt hatten, lag der Versuch nahe, die Schienen auf Querschwellen zu befestigen. Eine von Friedrich List beim Bau der Leipzig – Dresdner Eisenbahn initiierte Zwischenform , auf die Querschwellen Längsbohlen zu nageln und diese Längsbohlen mit Eisenplatten als Fahrschiene (Plattschiene) zu bestücken, schlug völlig fehl. Erst die von Charles Vignoles in Großbritanien gewalzten Breitfußschienen, direkt auf den Querschwellen befestigt, brachten den technisch dauerhaften Erfolg.

Dieser Oberbau hat sich bis heute gehalten, unabhängig davon, daß die Schienen im Laufe der 150 Jahre schwerer, die Schwellen durch Imprägnieren länger haltbar oder auch aus Stahl und Beton hergestellt wurden.

Zum Bau eines Eisenbahngleises genügt es nicht, Schienen irgendwie auf Schwellen zu schrauben, zu nageln, zu kleben. Wesentlich ist der Abstand beider Fahrschienen zueinander, die Spurweite. Sie ist das Maß zwischen den Schienenköpfen, senkrecht zur Gleisachse gemessen, und beträgt bei den meisten europäischen Bahnen 1435 mm. «Erfinder« dieses unrunden Abstandes ist Stephenson, der Erbauer der ersten leistungsfähigen Dampflokomotive.

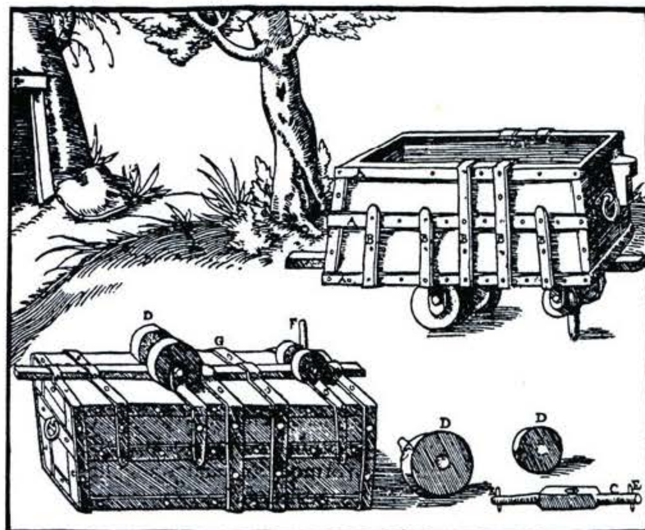
Er nutzte für seine Eisenbahnfahrzeuge als Vorbild die Postkutsche. Die hatte einen Radabstand von 4 Fuß 6 Zoll. Den für die Führung auf dem Gleis nötigen Spurkranz veranschlagte er mit je 1/4 Zoll, hinzu gab er einen Spielraum von 1/4 Zoll auf jeder Seite, summa summarum 4 Fuß 8 1/2 Zoll, was die ominösen 1435 mm ergibt.

Dieses Maß exportierte Stephenson mit seinen Lokomotiven von der Insel aufs Festland, nach Nürnberg, nach Leipzig; 1435 mm wurden zur europäischen Regelspur, 1887 festgeschrieben im «Übereinkommen über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen«.

Doch keine Regel ohne Ausnahme. Spanien entschied sich aus militärischen Gründen gegenüber Frankreich für 1676 mm, der Berater des Zaren, ein Amerikaner namens Whistler, setzte für Rußland 5 Fuß (1524 mm) durch, in Australien hielt man 1600 mm für das dem Erdteil angemessene Maß, in Südafrika schließlich kam man auf 1067 mm (Kapspur).

Damit beginnt der Bereich der Schmalspurbahnen, die mit 1000 (Harz), 750 (Sachsen) und 600 mm (Feldbahnen)

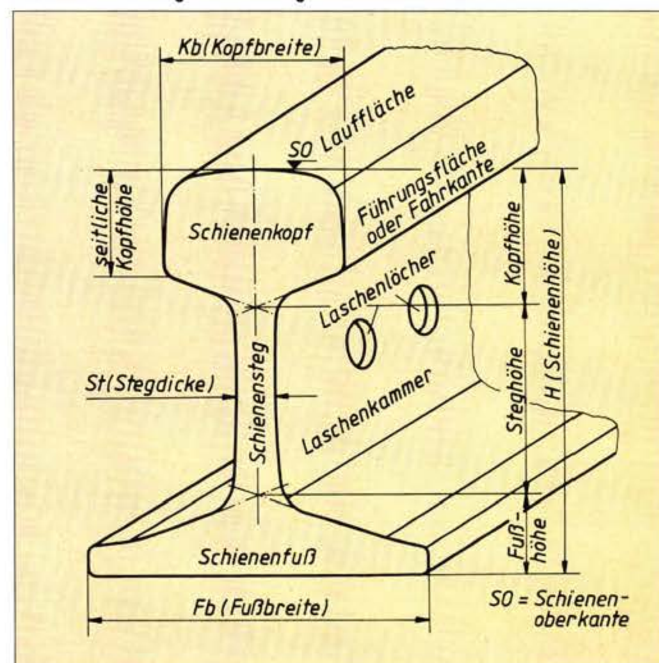
Grubenwagen mit Spurnagel aus dem 16. Jahrhundert

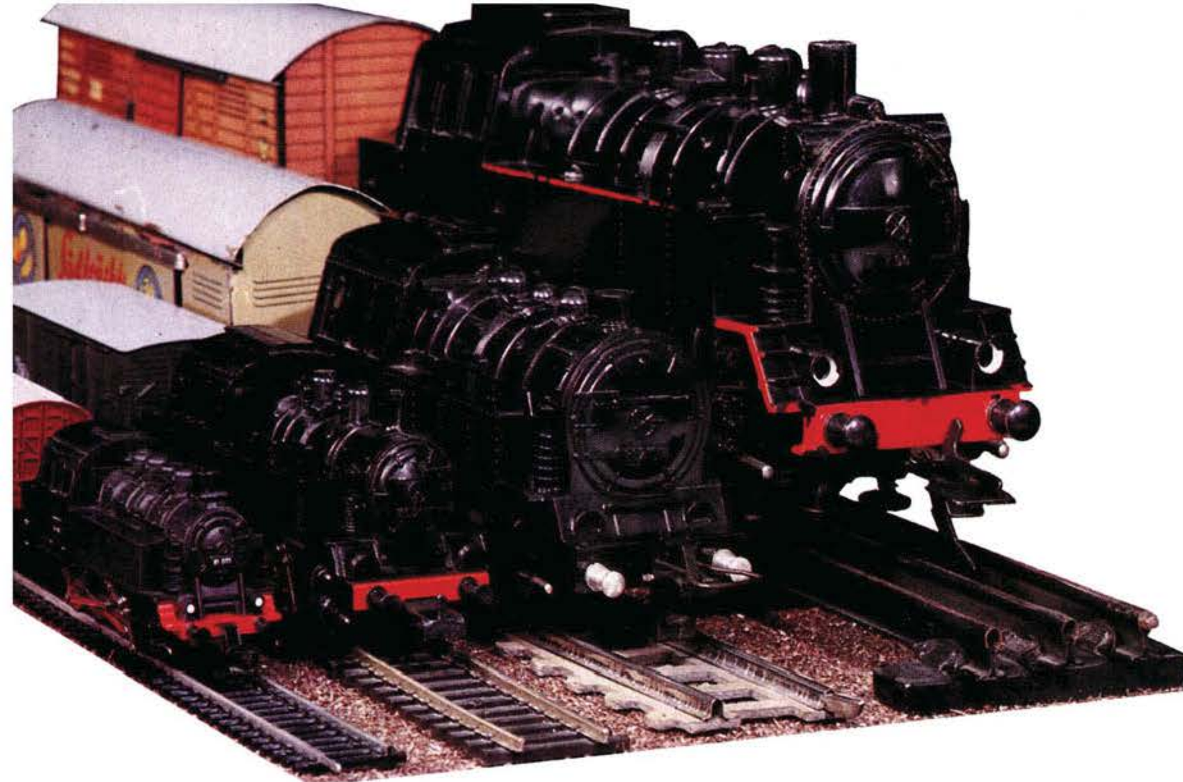


Mittelalterlicher Grubenwagen mit Holzrädern auf Holzschienen im Verkehrsmuseum Dresden



Profil und Benennungen einer heutigen Eisenbahnschiene







Spurweitenmessung. Sie ist beim Vorbild wie beim Modell identisch



Befestigungen von Fahrschienen auf Holz- und Betonschwellen. Wichtig sind Festigkeit, Elastizität und einfache Montage.

SPURWEITEN IM MODELL

II_m	45 mm		
II_e	32 mm	H0	16,5 mm
I	45 mm	$H0_m$	12 mm
I_m	32 mm	$H0_e$	9 mm
II_e	22,5 mm	TT	12 mm
0	32 mm	TT_m	9 mm
0_m	22,5 mm	TT_e	6,5 mm
0_e	16,5 mm	N	9 mm
TZ	6,5 mm		

Vorzugsbereiche haben, ansonsten aber in allen Abstufungen zu finden sind. Grund für den Bau der Schmalspurbahnen war, in schwierigem Gelände (Gebirge) oder in verkehrsmäßig unerschlossenen Gegenden viele Orte mit geringstem Bauaufwand an das öffentliche Wegenetz anzuschließen, um die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern.

Die starke Industrialisierung im letzten Drittel des vorigen Jahrhunderts schuf auch für die Herstellung von Spielzeug neue Voraussetzungen. Das Blech, in jede gewünschte Richtung formbar und in jeder gewünschten Weise bemal- oder bedruckbar holte die Welt der Erwachsenen ins Kinderzimmer: den Puppenherd für die Mädchen, die Dampfmaschiene für die Jungs. Wer wollte nicht Kapitän, wer nicht Lokomotivführer werden?
Es nimmt also nicht wunder, daß die junge metallverarbeitende Spielzeugindustrie sich der faszinierenden Eisenbahn annahm. Allerdings wurde sie dem Vorbild nur bedingt nachgestaltet; maßstäblichen Modellbau kannte man noch nicht. Folglich beschränkte man sich auf das wesentliche: vier große Räder, ein runder Kessel, ein riesiger Schornstein. Selbst die Schiene war noch nicht vorhanden. Bodenläufer – die vordere Achse für eine Kreisfahrt einstellbar – zum Schieben oder zum Ziehen, aber auch selbstfahrbar mit einer funktionstüchtigen, spiritusbeheizten Dampfmaschine oder mit Uhrwerkantrieb, waren die frühen Vorläufer unserer Modellbahn. Das ist etwa 100 Jahre her.
Sicher waren die Kreisfahrten spiritusbeheizter Bodenläufer durch die gute Stube für Kinder und Eltern keine ungetrübte Freude. So kam der Wunsch nach Gleisen auf.
Waren dies anfänglich aus Blech geprägte Mulden, entstanden bald dem Vorbild ähnliche Joche aus Blechschienen und angelappten wenigen Schwellen. Sie gab es in drei Spurweiten, die man mit den Ziffern I, II und III bezeichnete. Die größte, Nummer III mit 72 mm Schienenabstand, war selbst für großzügige Wohnverhältnisse des aufblühenden Bürgertums zu gewaltig, so daß sie bald wieder von der Bildfläche verschwand. Die kleinste wies zwischen den Schienen einen Abstand von 1 3/4 Zoll auf, was einem metrischen Maß von 45 mm entsprach. Diese Spur I gewann schnell an Bedeutung und gilt als der «Vater« der modernen Modelleisenbahn.
Neue technische Möglichkeiten nach dem Ersten Weltkrieg ließen nicht nur eine vorbildgetreuere Darstellung der angebotenen Spielzeugeisenbahnen zu, sondern auch eine preiswertere Produktion. So zog die kleine Bahn in immer mehr Wohnungen ein und erwies sich als zu groß. Die Folge war ein systematisches Schrumpfen. Aus Spur I mit 1 3/4 Zoll entstand Spur 0 mit 1 1/4 Zoll (32 mm), durch weiteres Halbieren 5/8 Zoll = 16 mm, die man als Spur 00 bezeichnete.
In den 30er Jahren schließlich führte das sich immer stärker entwickelnde Modellbahnbewußtsein zur konsequenteren Durchsetzung von Maßstäblichkeit und vorbildgerechten Lösungen. Mit dem Marktführer Märklin schloß sich die Industrie diesen Bestrebungen an, so daß die Situation nach dem Zweiten Weltkrieg durch eine relativ stabile Normung und klare Spurweitenhierarchie gekennzeichnet war. Aus der Spurweite 00 war die Baugröße H0 mit 16,5 mm Spurweite hervorgegangen, die mit ihrem Maßstab 1:87 ihren Siegeszug um die Welt antrat. In dieser Zeit entstand auch der Begriff «Nenngröße« als Synonym nicht nur für das Spurmaß, sondern auch für die Gesamtheit der maßstäblich nachgebildeten Welt der Eisenbahn.

Nach der Teilung in die beiden deutschen Staaten ging auch die Entwicklung der Modellbahnindustrie in unterschiedliche Richtungen. Die marktführenden Firmen von MÄRKLIN bis TRIX waren in der Bundesrepublik angesiedelt und konnten sich weiter profilieren, ließen aber auch Platz für eine Reihe weiterer Betriebe, die heute nicht nur auf dem europäischen Markt wirken.
Ganz anders in der DDR. Die Nachkriegsinitiativen einer Reihe privater Kleinher-

steller ging in den staatsmonopolistischen Konzentrationsbestrebungen unter, so daß der VEB Kombinat Spielwaren schließlich Alleinhersteller von Modellbahnartikeln blieb mit der Maßgabe, einen tunlichst hohen Anteil zu exportieren. Das Wichtigste für die Modelleisenbahner wurde für die zentral geleitete Industrie zur unwichtigen Nebensache. Der DDR-Modellbau verlor den Anschluß an das internationale Niveau.

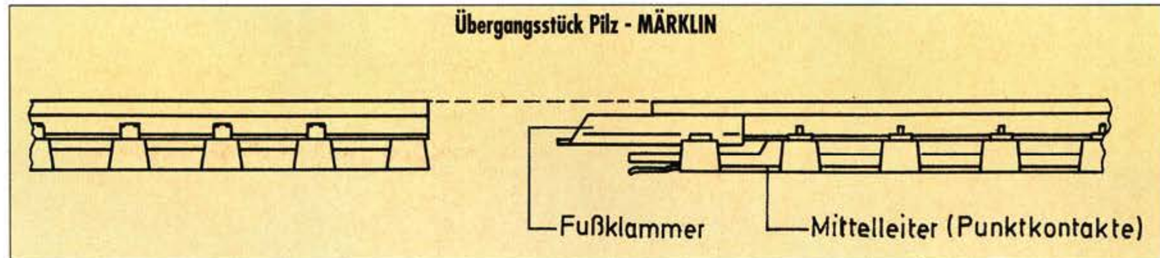
Am 1. Juli hat sich für die Modelleisenbahner in der DDR ein neues Tor geöffnet. Damit stellen sich die im Vorspann geäußerten Fragen: Wie findet sich der DDR-Modelleisenbahner im europäischen Angebot zurecht? Was sind die Unterschiede zum Gewohnten?

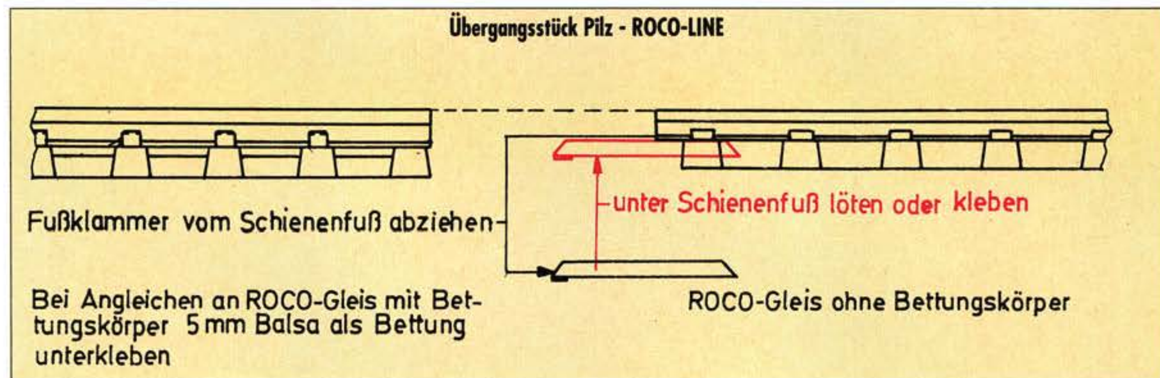
Zwei Dinge erscheinen den Autoren wichtig, vorrangig genannt zu werden: Das Hinzukommen eines neuen Stromsystems und das relativ geringe Angebot in der Nenngröße TT. Gewachsen aus der kontinuierlich verfolgten Firmenphilosophie gibt es bei der Firma MÄRKLIN in der Nenngröße H0 ein beachtliches Angebot an Wechselstromtriebfahrzeugen und -zubehör. Der Newcomer aus der DDR sollte wissen, daß dieses System mit einer Piko-Modellbahn (Gleichstrom) nicht kombinierbar ist. Die Stromzuführung beim MÄRKLIN-Wechselstromsystem erfolgt über die Fahrschienen, die beide gleichgepolt sind, und einen Mittelleiter in Form einer mittleren Stromschiene oder von Punktkontakten. Die Fahrschienen sind nicht voneinander isoliert, so daß die ausschließliche Stromzuführung über die Räder – wie beim Zweileiter-Gleichstromsystem (Piko) – nicht möglich ist. MÄRKLIN-Lokomotiven benötigen mittig angeordnete Schienenschleifer, die bei Gleichstromlokomotiven nur mit hohem Aufwand nachrüstbar wären. Die Fahrtrichtungsänderung bei den Wechselstromlokomotiven erfolgt durch ein Umschaltrelais, während beim Gleichstromsystem bekanntlich ein Umpolen der stromzuführenden Fahrschienen genügt. Ein Umsteigen auf dieses System will also wohl überlegt sein.

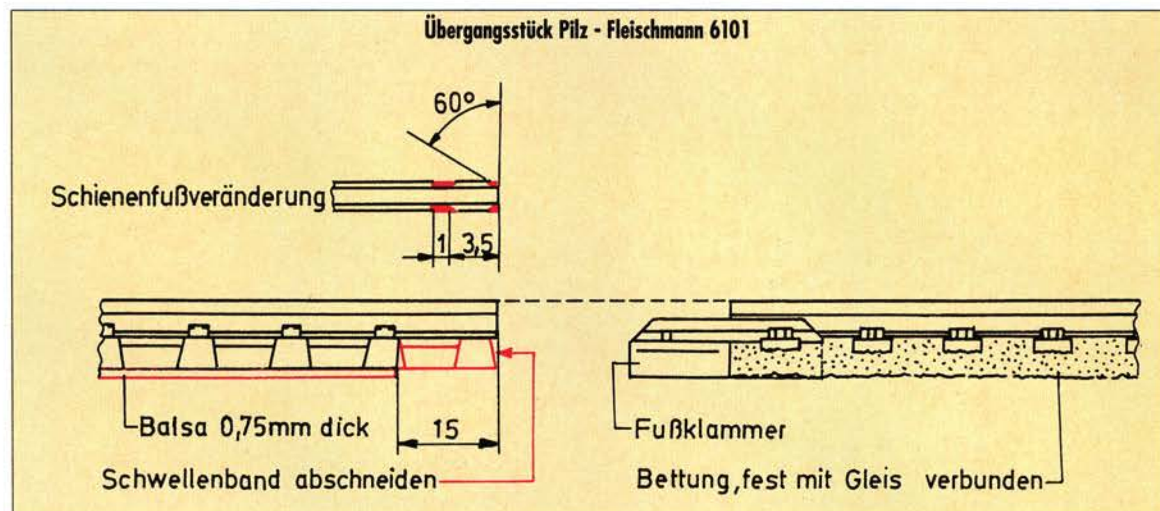
MÄRKLIN und die anderen wenigen Firmen, die das Wechselstromsystem in ihrem Programm haben, bieten auch Modelleisenbahnen im Zweileiter-Gleichstromsystem an, so daß der Modelleisenbahner nicht auf die namhaften Markenfirmen verzichten muß. Und wenn diese Systeme mit der Digital-Mehrzugsteuerung angeboten werden, bleiben (fast) keine Wünsche offen. Diesem High-Tech-System des Modellbahnwesens werden wir in unserer Zeitschrift eine Reihe gesonderter Beiträge widmen.

Unsere Aufstellung von Modellbahnherstellern soll Ihnen, verehrte Leser, eine Entscheidungshilfte für die Realisierung der Wunschzettel sein, die in diesen Wochen und Tagen vor Weihnachten ins Haus stehen. Um den Überblick zu wahren, haben wir die Auflistung von Zubehörherstellern weggelassen.

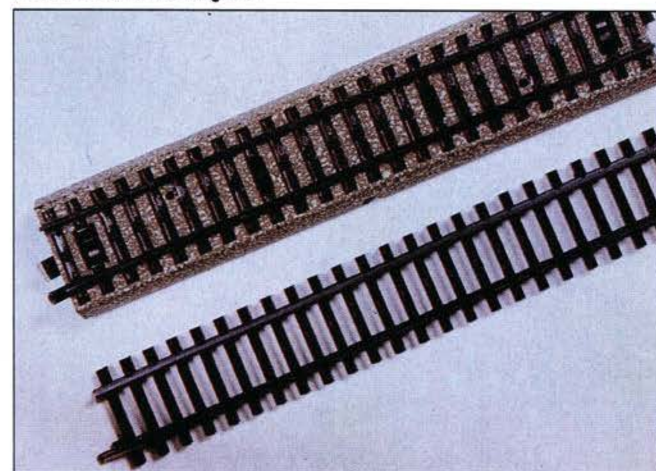
Abschließend noch eine Anmerkung zu den Gleissystemen und ihrer Kombinierfähigkeit. Dank der europaweiten Normung ist die Kombination der nach gleichem Stromsystem betriebenen Gleisanlagen einfach. Die Unterschiedlichkeiten in Schienenhöhe, Schienenverbindung und Bettungskörper lassen sich fast immer duch Übergangsstücke ausgleichen. In den nebenstehenden Bildern und Zeichnungen zeigen wir Lösungsmöglichkeiten, vom Fleischmann- auf das H0-Pilzgleis sowie auf das neue ROCO-LINE-SYSTEM überzugehen.



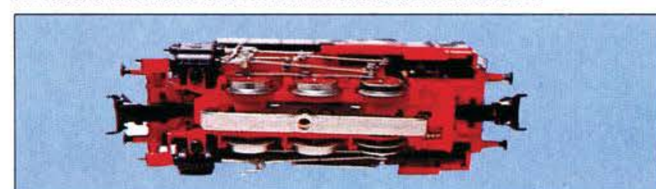




MÄRKLIN-Punktkontaktgleise



Mittelschienenschleifer einer MÄRKLIN-Wechselstromlokomotive



ALLE SPURWEITEN AUF EINEN BLICK

NENNGRÖSSE II_m

BAUMANN
Live-Steam-Lokomotiven
FISCHER—MODELLBAU
Live-Steam-Lokomotiven in Spitzenqualität
LEHMANN
Hersteller der LGB-Bahn. Triebfahrzeuge und Wagen in großer Auswahl
MAGNUS
Wagen und Sonderfahrzeuge (z. B. Rottenkraftwagen) für LGB
REGNER
Live-Steam-Lokomotiven und Wagen nach norddeutschen Vorbildern
RAST
Triebfahrzeuge und Wagen für LGB

NENNGRÖSSE II_e

BAUMANN
Feldbahnlokomotiven für Dampf- und Dieselbetrieb
REGNER
Triebfahrzeuge und Wagen nach Feldbahnvorbildern

NENNGRÖSSE I

ADLER
Triebfahrzeuge und Wagen nach amerikanischen Vorbildern
FULGUREX
Live-Steam- und Elektrolokomotiven in Spitzenqualität
HIPPCHEN
Live-Steam-Lokomotiven mit Gasfeuerung. Kleinstserien nach englischen Vorbildern
I. & M. MODELLS
Triebfahrzeuge mit Elektroantrieb und Wagen in Spitzenqualität
KESSELBAUER
Triebfahrzeuge und Wagen in Großserie
LEMACO
Triebfahrzeuge in Handarbeit. KLeinserien
MÄRKLIN
Triebfahrzeuge und Waqen nach deutschen Vorbildern. Digitalsteuerung
M+L
Triebfahrzeuge nach verschiedenen Vorbildern, Gleissystem
MUSCHALEK
Güterwagen in Einzelanfertigung und Spitzenqualität
SPRING
Live-Steam- und Elektrolokomotiven, Wagen

NENNGRÖSSE 0

DINGLER
Lokomotiven in Spitzenqualität
FRIEDEL
Wagen in Spitzenqualität
FRAMOS TRAIN
Triebfahrzeuge als Bausätze mit vormontierter Motorisierung
GERARD
Triebfahrzeuge nach österreichischen Vorbildern. Etappenbausätze
HEGOB
Handgearbeitete Güterwagen. Bausätze und Fertigmodelle
HEL
Moderne Güterwagen in Spitzenqualität. Bausätze oder Fertigmodelle
JOOS
Einzelserien von Triebfahrzeugen in Spitzenqualität
METROP
Elektrolokomotiven nach schweizer Vorbildern. Kleinserien
MICRO METAKIT
Dampflokomotiven und Wagen nach bayerischen Vorbildern
PHILOTRAIN
Triebfahrzeuge nach niederländischen Vorbildern. Kleinserien
REICHERT
Wagen nach altdeutschen Vorbildern in Tin-Plate-Ausführung
SAUER
Triebfahrzeuge und Wagen. Kleinserien
SB-MODELLBAU
Umrüstsätze für Triebfahrzeuge
WUNDER UND KISS
Triebfahrzeuge und Wagen

NENNGRÖSSE 0_m

FULGUREX
Triebfahrzeuge und Wagen nach schweizer Vorbild
FRIEDL
Wagen in Spitzenqualität
FRAMOS TRAIN
Triebfahrzeuge und Wagen nach deutschen, schweizerischen Vorbildern
HENKE
Triebfahrzeuge und Wagen nach Länderbahn- und DR-Vorbildern

NENNGRÖSSE 0_e

HENKE
Triebfahrzeuge und Wagen nach Länderbahn- und DR-Vorbildern
LUX
Triebfahrzeuge

NENNGRÖSSE H0

ADE
Wagenbausätze in ausgezeichneter Qualität. ADE-matic-Kurzkupplung
ADLER
Triebfahrzeuge und Wagen nach amerikanischen Vorbildern
AKU
Güter- und Reisezugwagen nach schweizer Vorbildern
BAVARIA
Epochegerechte Wagenmodelle aus Messing. Spitzenqualität
BILGER
Güter- und Reisezugwagen auf modifizierten Chassis
BRAWA
Kleindiesellokomotiven, Rottenkraftwagen
BORN
Güter- und Reisezugwagen nach schweizer Vorbildern. Auch Bausätze
FUCHS
Einzelanfertigung von Dampflokomotiven nach historischen Vorbildern
FULGUREX
Triebfahrzeuge und Wagen in Spitzenqualität
FLEISCHMANN
Markenhersteller von Triebfahrzeugen, Wagen und Gleissystemen
GERARD
Dampflokomotivbausätze nach Länderbahnvorbildern
GÜNTHER
Triebfahrzeuge, Wagen und Sonderfahrzeuge in Kleinserien. Bausätze
HAG
Triebfahrzeuge und Wagen nach schweizer Vorbildern
HARTEL
Straßenbahngleissysteme
HOBBYTRAIN
Triebfahrzeuge in Präzisionsausführung
IBERTREN
Dampflokomotiven nach schweizer Vorbildern. Messingbausätze und Fertigmodelle
IBERTREN
Triebfahrzeuge und Wagen vorwiegend nach spanischen Vorbildern
JOUEF
Triebfahrzeuge und Wagen vorwiegend nach französichen Vorbildern
KLEIN MODELLBAHN
Triebfahrzeuge und Wagen
LEMACO
Triebfahrzeuge in sehr guter Qualität
ELFER
Straßen- und Nahverkehrsbahnen nach schweizer und italienischen Vorbildern
LIMA
Triebfahrzeuge und Wagen in großer Auswahl. Gleissystem NEM 120
LILLIPUT
Triebfahrzeuge und Wagen
METROP
Elektrolokomotiven nach schweizer Vorbildern. Kleinserien
MICRO METAKIT
Dampflokomotiven und Wagen in Einzelanfertigung nach bayerischen Vorbild
MÄRKLIN
Markenhersteller für Triebfahrzeuge mit Mittelleiter-Wechselstromantrieb. Zweileiter-Gleichstromantrieb HAMO. Wagen in großer Auswahl
MODEL LOCO
Triebfahrzeuge nach deutschen Vorbildern. Auch Bausätze
PERLMODELL
Moderne Güterwagen
PRIMEX
MÄRKLIN-Modelle für Anfänger. Triebfahrzeuge und Wagen aus eigener Produktion
PHILOTRAIN
Triebfahrzeuge und Wagen in Kleinserien als Fertigmodelle und Bausätze in Spitzenqualität. Deutsche Vorbilder
REITZ
Triebfahrzeuge, deutsche Vorbilder, Bausätze
RIVAROSSI
Triebfahrzeuge und Wagen in Spitzenqualität. Bausätze und Fertigmodelle
ROCO
Markenhersteller für Triebfahrzeuge und Wagen. Gleissystem ROCO-LINE
SB-MODELLBAU
Umrüstsätze für Triebfahrzeuge
SPIETH
Straßenbahnen und Umrüstsätze für Triebfahrzeuge
TRIX
Markenhersteller von Triebfahrzeugen und Wagen. Gleissystem TRIX-INTERNATIONAL
VERBECK
Motorumrüstsätze für PIKO-Triebfahrzeuge
WALTHERS
Triebfahrzeuge und Wagen nach amerikanischen Vobildern
WEINERT
Triebfahrzeuge als Bausätze oder Fertigmodelle. Zurüstsätze
WESTMODELL
Triebfahrzeuge nach Vorbildern der Länderbahnzeit

NENNGRÖSSE $H0_m$

BEMO
Triebfahrzeuge und Wagen nach schweizer Vorbildern. Eigenes Gleissystem
D+R
Triebfahrzeuge und Wagen nach schweizer Vorbildern
ELFER
Triebfahrzeuge und Wagen nach schweizer und italienischen Vorbildern
SB-MODELLBAU
Umrüstsätze für Triebfahrzeuge
SPIEHT
Straßenbahnfahrzeuge
TVK-SYLT
Triebfahrzeuge und Wagen nach norddeutschen Vorbildern
WEINERT
Triebfahrzeuge als Modelle oder Bausätze. Zurüstsätze
WESTMODELL
Triebfahrzeuge und Wagen

NENNGRÖSSE $H0_e$

GERARD
Dampflokomotivbausätze von Länderbahnen
LILLIPUT
Triebfahrzeuge und Wagen nach österreichischen Vorbildern
ROCO
Triebfahrzeuge und Wagen nach österreichischen Vorbildern
SV MODELLBAHNEN
Triebfahrzeuge und Wagen nach deutschen Vorbildern
TVK-SYLT
Triebfahrzeuge und Wagen nach norddeutschen Vorbildern
WEINERT
Triebfahrzeuge als Bausätze oder Fertigmodelle. Zurüstsätze
WESTMODELL
Triebfahrzeuge und Wagen

NENNGRÖSSE TT

BECKMANN
Triebfahrzeugoberteile auf modifizierten Industriechassis
KRÜGER
Köf II, Reisezug- und Güterwagen, Wagen-Ätzplatinen
KRONER
Triebfahrzeuge und Wagen, Kleinserienbausätze und Fertigmodelle

NENNGRÖSSE N

ARNOLD
Markenhersteller von Triebfahrzeugen und Wagen. Gleissystem
FLEISCHMANN-PICCOLO
Markenhersteller von Triebfahrzeugen und Wagen. Gleissystem
HOBBYTRAIN
Triebfahrzeuge und Wagen in Spitzenqualität
IBERTREN
Triebfahrzeuge und Wagen vorwiegend nach spanischem Vorbild
LEMACO
Triebfahrzeuge in Spitzenqualität
MINBAHN
Triebfahrzeuge und Wagen europäischer Bahnverwaltungen
RIVAROSSI
Triebfahrzeuge und Wagen in Spitzenqualität
ROCO
Markenhersteller von Triebfahrzeugen und Wagen in großer Auswahl. Gleissystem
SB-MODELLBAU
Komplettmodelle und Umrüstsätze für Triebfahrzeuge
THS
Triebfahrzeuge und Wagen vorwiegend nach niederländischen Vorbildern
TRIX
Markenhersteller von Triebfahrzeugen und Wagen. TRIX-FLEX-Gleissystem

NENNGRÖSSE N_m

LEMACO
Triebfahrzeuge nach schweizer Vorbild
TVK-SYLT
Triebfahrzeuge von der Sylter Inselbahn
WESTMODELL
Triebfahrzeuge und Wagen

NENNGRÖSSE Z

MÄRKLIN
Markenhersteller von Triebfahrzeugen und Wagen. Gleissystem mini-club-Kollektion
OTTO
Trieibwagen deutscher Bahnverwaltungen
RAILEX
Messing-Handarbeitsmodelle von Triebfahrzeugen und Wagen
SB-MODELLBAU
Umrüstsätze für Triebfahrzeuge
SCHMIDT
Kleinserien von Triebfahrzeugen und Wagen. Bausätze
WESTMODELL
Triebfahrzeuge als Bausätze oder Fertigmodelle



T&M Verlagsgesellschaft mbH
Ein Gemeinschaftsunternehmen der
transpress Verlagsgesellschaft mbH i. Gr., Berlin
und der Motor-Presse Stuttgart

Redaktion

Berlin, Oktober 1990

Freie Fahrt für den MODELL EISENBAHNER!

Lieber Eisenbahn-Freund,

freie Fahrt heißt es jetzt auch für Sie: Neue Anbieter und Systeme, unbekannte Technik und bisher unerreichbare Bahnhöfe und Museen gestalten unser Hobby Eisenbahn noch schöner, aber auch anspruchsvoller.

Vor Ihnen liegt die erste Ausgabe des neuen MODELL EISENBAHNER: farbiger, attraktiver und interessanter. Wie bisher wird er ein engagierter Begleiter für alle Freunde der Eisenbahn sein, wird über die Fahrzeuge der DR berichten, über Entwicklungen und Zukunft der Bahn von Rostock bis Zwickau.

In Zukunft wird der MODELL EISENBAHNER auch das Streckennetz von Flensburg bis Garmisch befahren, sich mit neuen Vorbildern der DB ebenso befassen wie mit Fahrzeugen, Strecken und interessanten Museen und Bahnhöfen auf der ganzen Welt.

Als kompetenter Ratgeber für alle Um-, Ein- und Aufsteiger informiert der MODELL EISENBAHNER Sie z.B. ab Seite 6 in diesem Heft über das neue, fast unüberschaubare Angebot an Spuren und Systemen.

Das MEB-FAHRZEUG-LEXIKON auf Seite 11 ist der Start zu einer einmaligen Kartei: Nach und nach erhalten Sie einen fundierten Überblick über Loks, Waggons und Sonderfahrzeuge nicht nur der DB und DR. Mit Abbildungen in den Originalfarben und den technischen Daten und Maßen.

All dies (und noch viel mehr) bringt Ihnen der MODELL EISENBAHNER jeden Monat. Für DM 2,50 pro Ausgabe. Im Abonnement bequem und pünktlich mit der Post. Ohne Mehrkosten und ohne Risiko! Die Bestellkarte finden Sie links.

Mit freundlichen Grüßen

F. Borchert

Fritz Borchert, Chefredakteur

P.S.: Sichern Sie sich jetzt das einmalige Startset für das MEB-FAHRZEUG-LEXIKON!

Modell Eisen Bahner FAHRZEUG-LEXIKON

- ☐ **Ich abonniere** ab Januar 91 den MODELL EISENBAHNER. (Bitte die Rückseite vollständig ausfüllen.) Schicken Sie mir für nur DM 15,00 das Startset MEB-FAHRZEUG-LEXIKON, mit 16 Karten und Register im praktischen Karteikasten.
- ☐ **Ich bin bereits Abonnent.** (Bitte Kundennummer auf der Rückseite angeben.) Ich bestelle für nur DM 15,00 das Startset MEB-FAHRZEUG-LEXIKON, mit 16 Karten und Register im praktischen Karteikasten.
- ☐ Ich bin kein Abonnent. Bitte schicken Sie mir für nur DM 25,00 **das Startset MEB-FAHRZEUG-LEXIKON**, mit 16 Karten und Register im praktischen Karteikasten.
- ☒ Zutreffendes bitte ankreuzen und Rückseite vollständig ausfüllen.

Bitte ausreichend frankieren!

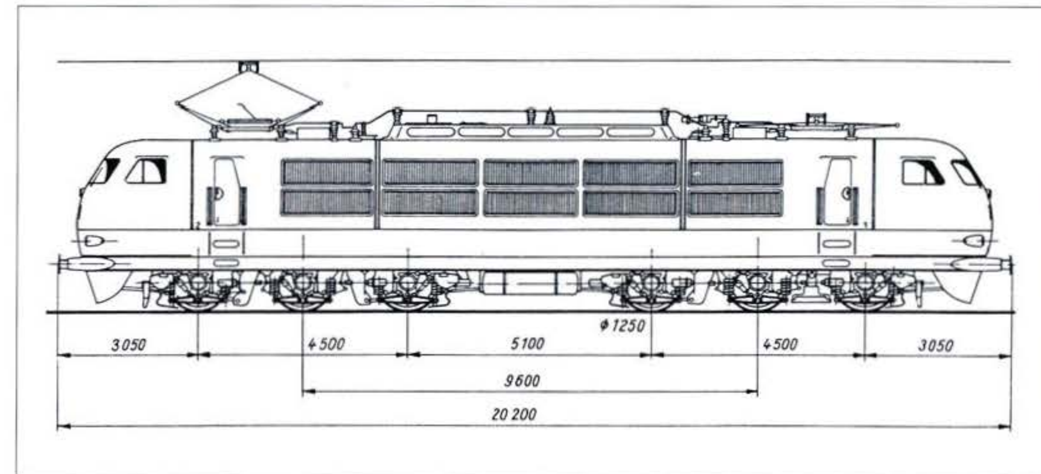
Antwort

T & M Verlagsgesellschaft mbH
MODELL EISENBAHNER
Abonnenten-Service
Frau Olboeter
Postfach 1410

1086 Berlin

DB 103

Zeichnung im Maßstab 1:160 = Nenngröße N. Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33; Z: x 0,72



Stromsystem: 16 2/3 Hz, 15 kV · Höchstgeschwindigkeit: 200 Km/h · Achsfolge: Co 'Co' · Länge über Puffer: bis 103 215: 19.500 mm, ab 103 216: 20.200 mm · Dauerleistung 7.440 kW · Eigenmasse: 116 t · Steuerung: motorisch angetriebenes Hochspannungsschaltwerk · Dauerfahrstufen: 39 · Bremse: Fahrdrahtunabhängige Gleichstromwiderstandsbremse

Modell Eisen Bahner

Der **MODELL EISENBAHNER** hat neue Vorbilder.

Ab sofort zum Sammeln in jeder Ausgabe: das MEB-FAHRZEUG-LEXIKON

Das Startset mit 16 exklusiven Karten, dem Register und einem praktischen Karteikasten können Sie mit nebenstehender Postkarte bestellen. Für Abonnenten gilt ein Vorzugspreis!

Aus diesen Bereichen werden Fahrzeuge vorgestellt:

1. **Elektrotriebwagen**
2. **Dieseltriebwagen**
3. **Schnellzugwagen**
4. **Nahverkehrswagen**
5. **Speisewagen**
6. **Schlafwagen**
7. **Salonwagen**
8. **Gepäckwagen**
9. **Bahnpostwagen**
10. **Gedeckte Wagen**
11. **Offene Wagen**
12. **Flachwagen**
13. **Behälterwagen**
14. **Spezialwagen**
15. **Bahndienstwagen**
16. **Bahndienstzüge**



103 113 in der klassischen Farbgebung der InterCity-Lokomotiven, 1980. *Foto: DB/Först*

DB 103

Zur Realisierung der 1961 getroffenen Entscheidung, höhere Fahrgeschwindigkeiten bei den TEE- und F-Zügen einzuführen, erteilte die DB 1962 den Entwicklungsauftrag für eine Co'Co' - Lokomotive mit 18 t Achsfahrmasse und für 200 km/h Höchstgeschwindigkeit.
Am 18. Februar 1965 wurde die E 03 002 ausgeliefert, die zunächst als 03 001 beschildert war. Ihr folgten am 26. März 1965 die echte 001, am 21. April die 004 und am 1. Juni 1965 die E 03 003.
Während der 1. Internationalen Verkehrsausstellung 1965 in München beförderten die Lokomotiven zwischen München und Augsburg planmäßig Schnellzüge mit 200 km/h. Bei Probefahrten erreichten sie diese Geschwindigkeit mit 400 t Anhängelast nach 6300 m Fahrweg in 170 s.
Für das ab Herbst 1971 vorgesehene Intercity-Programm bestellte die DB 1969 die ersten Serienlokomotiven, die ab 103 109 ausgeliefert wurden.
Die 103 118 erhielt eine Getriebeübersetzung für 250 km/h Höchstgeschwindigkeit. Mit dem Fahrzeug wurden am 12. September 1973 zwischen Gütersloh und Neubecken 252,9 km/h erzielt.
Insgesamt stellte die DB 145 Lokomotiven dieser Baureihe in Dienst (103 101 bis 103 245). Sie sind mit 7.400 kW Dauer- und 10.400 kW Kurzzeitleistung außerordentlich leistungsfähig und haben enorme durchschnittliche Laufleistungen. Die 103 157 erreichte im Juli 1972 an 31 Betriebstagen 50.251 km!



103 115
im Farbkleid des neuen DB-Designs für den InterCity-Ferndienst, 1987. *Foto: DB/Mantel*



Die Farben der DB: Reisezugwagen im Farbdesign der Deutschen Bundesbahn für den S-Bahn-Regional-, Fernreise- und InterCity-Verkehr. *Foto: DB/Mantel*

Eisenbahngeschichte

Die bundesweit wirksame Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) mit Sitz in Karlsruhe vereint vor allem Interessenten, die sich der Eisenbahngeschichte widmen. Die Mitglieder sind nicht nur in Deutschland wohnhaft; auch Ausländer können Mitglied werden. Neben dem Museum in Bochum-Dahlhausen gibt es das Eisenbahnmuseum in Neustadt (Weinstraße). In Bruchhausen-Vilsen entsteht ein Schmalspurmuseum.
Die DGEG gibt eigene Schriften heraus und verfügt über einen eigenen Schriftenversand. Ein Archiv und eine Bibliothek sowie ein Ressort für Studienfahrten runden die Vielseitigkeit ab.
Die DGEG hat nicht die Absicht, Vereinigungen von Eisenbahnfreunden aus den neuen Bundesländern, also der ehemaligen DDR »einzugemeinden« oder zu »schlucken«. Sie redet mit allen eisenbahngeschichtlich Interessierten und bietet ihnen an, Mitglied des DGEG zu werden. Für ehemalige DDR-Bürger gilt in den nächsten Jahren ein verminderter Beitragssatz. Kontaktadressen: DGEG-Geschäftsstelle, PSF 1111, W-4714 Selm oder DGEG-Ressort Presse und Öffentlichkeitsarbeit, DR. Ulrich Scheler, Theinstraße 106 A, W-6506 Nackenheim. **Sch.**

Steigender Reiseverkehr bei den NL

Laut Jahresbericht der Niederländischen Eisenbahnen (NS) stieg der Reiseverkehr 1989 auf 10,162 Mrd. Personenkilometer und war somit um 5,2 % höher als 1988. In den ersten fünf Monaten dieses Jahres betrug die Zuwachsrate wiederum 5,6 %.
Kürzlich ist über die TGV-Verbindung Niederlande - Paris ein Abkommen zwischen den belgischen und niederländischen Regierungen abgeschlossen worden. Zwischen Rotterdam und der belgischen Grenze in der Nähe von Essen wird eine völlig neue Strecke für eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h gebaut. Die belgischen Behörden wollen die bestehende Strecke Antwerpen – Essen für 200 km/h ausbauen. **lhb**

Verkehr von morgen

Am 29. und 30. November dieses Jahres findet in Basel zum fünften Mal der Jahreskongress des International Hightech-Forum Basel statt. Dieses Jahr lautet der Titel: Schiene und Straße der Zukunft – Wissen und Handeln für den Verkehr von morgen. Teilnehmer sind Experten aus Europa und Japan. Kernthemen des Kongresses sind die Hochgeschwindigkeitsbahn, die Magnetbahn, Konzepte zur Mobilität in und nach Osteuropa sowie die individuelle Mobilität. Auch technische Zukunftsfragen wie Glasfasernetze im Schienenwerk, Kommunikationsnormen für Güterverkehrssysteme sowie Zug- und Straßenleitsysteme werden berücksichtigt. **MEB**



Von Putbus nach Lehrte ...
... gelangte die ehemalige Lokomotive 99 4631 (ex Rü.K.B. Nr. 51M Vulcan 1913/2896) im Jahre 1984. Die Maschine wurde vor der dortigen Ratsapotheke aufgestellt und erfreut sich hier eines regen Zuspruchs. *Foto: R.-R. Scholze, Leipzig*



Schienenbus-Sonderzug der Eisenbahnfreunde Trier im Bahnhof Zerf der Hochwaldbahn.
Fotobeschaffung: R. Maxheim, Trier

Stillegungsbedroht

Eine landschaftlich reizvolle Nebenbahn ist die 75,2 km lange Hochwaldbahn zwischen Trier und Türkismühle. Die DB beabsichtigt, diese Verbindung in absehbarer Zeit stillzulegen. Die Mitglieder des kürzlich gegründeten Clubs »Eisenbahnfreunde Trier e. V.« bemühen sich nun um den Erhalt der Hochwaldbahn für Touristik- und Museumszwecke. Ein Konzept für dieses Vorhaben liegt bereits vor. Dabei berücksichtigt wurden die verschiedenen Ausflugsmöglichkeiten in das durch die Hochwaldbahn erschlossene Weinbaugebiet. Der Ankauf verschiedener Fahrzeuge und eine Fahrzeughalle sind vorgesehen. Zweifelsohne stellt die Finanzierung des Vorhabens die Kardinalfrage dar. Ein breites Feld der Öffentlichkeitsarbeit und Aufrufe zu Spenden sollen helfen, dieses Problem zu lösen.
Kontaktadresse:
Eisenbahnfreunde Trier e. V.,
Herr Richard Maxheim,
Am Marienhof 82,
W-5500 Trier. **MEB**

Waldbahnen der Slowakei

Obwohl die 760 mm spurigen Waldbahnen der Slowakei bereits seit langem stillgelgt sind, existieren immer noch zahlreiche Fahrzeuge. Hier ein Überblick der im Aufbau befindlichen Ausstellungen und Museumsbahnen:

VYCHYLOVKA
Von der ehemaligen Waldbahn Zákamenné blieb im Zusammenhang mit dem Aufbau eines Dorfmuseums in der Nähe der Ortschaft Vychylovka (nördlich von Žilina) ein 10 km langer Streckenabschnitt erhalten (fünf Spitzkehren!). Zur Zeit ist nur der unterste Abschnitt befahrbar, auf dem die U 34.901" gelegentlich vor Arbeits- und Touristenzügen im Einsatz ist.
Triebfahrzeuge: U 34.901", zwei U 45, Dn2t (Krauss/München) M-042 (Raba-Diesellok, B'B'dh), zweiachsige Diesellok.

ČIERNY BALOG
Hier wird ein Museum aufgebaut. Die Hauptlinie und einzige Abzweigstrecken sind noch vorhanden. Im Arbeitszugeinsatz sind Dieselloks des Typs BNE 50.
Triebfahrzeuge: drei C 760/90-d (Nr. 1, 5, 7), C-Kuppler ((CKD/2595/1949), zwei M-042, 2 x BNE 50, zweiachsige Diesellok (O & K).

LIPTOVSKÝ HRADOK
Im Depot der ehemaligen Waldbahn sind die Fahrzeuge sichergestellt. Der Aufbau eines Museums ist vorgesehen.
Triebfahrzeuge: U 45.902, 905, U 46.902, Kc 4 (Skoda, Dh 2) M-042, M 21.0 (Triebwagen).

NITRA
Auf dem Gelände der jährlich Ende August stattfindenden Landwirtschaftsausstellung wurde ein Rundkurs neu aufgebaut, der z. Z. aber nur während der Ausstellung betrieben wird.
Triebfahrzeuge: U 17548 (ex Viglas), Nr. 13 (Typ BS-80, ex Eisenhütten Králuv Dvur), BNE 50.
Näheres über Bahnen und Fahrzeuge, siehe »me« 8/77, S. 221.
An den Standorten ist auch noch verschiedenes Wagenmaterial vorhanden. **Hnm.**

BR 243 auf Schweizer Gleisen

Derzeit herrscht auf den schweizerischen Regelspurbahnen akuter Mangel an Lokomotiven. Dies betrifft vor allem Privatbahnen und ganz besonders die Südostbahn (SOB). Kurzentschlossen wurden daher Angebote auf dem Ausland eingeholt. Reaktionen kamen aus Polen, Schweden, der ČSFR und aus beiden Teilen Deutschlands. Die BR 243 der DR und die ČSD-Version der BR 230 fielen in die engere Wahl.
In einem mehrtägigen Testprogramm wurden beide Lokomotiven geprüft. Das Rennen machte, auch auf den problematischen Steilstrecken der SOB mit 50%-Steigung, die 243. Seit dem 8. August 1990 steht nun fest: Mindestens drei 243er werden für vorerst eineinhalb Jahre bei der SOB Dienst leisten. Wie viele Lokomotiven die Mitelthurgau Bahn (MThB) benötigt, ist noch nicht bekannt. Bei beiden Bahnverwaltungen kommen die Maschinen auch regelmäßig nach Deutschland. Anfang 1990 traf bereits bei der SOB die zweite 243er ein - es ist die 243 949.



Am 1. August 90 entstand diese Aufnahme von der 243 922 vor der Remise in Wödenswill. Während die DR-Nummernschilder an der Maschine verbleiben, wurden die Eigentumsschilder abgenommen. An den Führerstandseiten ist unterhalb dem DR-Symbol nunmehr die Bezeichnung SÜDOSTBAHN angebracht worden.

Foto: Ch. Amman, Frauenfeld (Schweiz)

Flugschein gilt als Ticket

In einem Kooperationsvertrag zwischen den Fluggesellschaften Lufthansa und Condor mit dem Frankfurter Verkehrsverbund wurde die Gültigkeit der Flugscheine als Kombi-Ticket auf den Strecken des Frankfurter Verkehrs- und Tarifverbundes (FVV) vereinbart. Die Flugscheine gelten am Abflugtag vier Stunden vor dem Abflug zur Fahrt mit dem FVV zum Frankfurter Flughafen und am Rückflugtag für die Fahrt ab Flughafen. Eingeschlossen in das Angebot ist das gesamte 1 225 Kilometer umfassende Streckennetz des FVV mit Städten wie Frankfurt, Mainz, Wiesbaden, Hanau und Darmstadt. Ähnliche Vereinbarungen wurden im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr für die Flüge von LTU und Hapag-Lloyd ab Düsseldorf abgeschlossen.

MEB

Intercity der BR

Der Intercity 225, ein Hochgeschwindigkeitszug der Britisch Rail, erreicht Fahrgeschwindigkeiten von mehr als 225 km pro Stunde. Dies ist der erste einer neuen Generation von Zügen mit der bisher leistungsfähigsten britischen Elektrolokomotive Klasse 91.
Die Züge werden zwei Wagen erster Klasse für je 46 Fahrgäste in verstellbaren Sitzen und fünf Standardwagen mit je 74 Sitzen haben. Es ist auch ein Servicewagen mit Büffet, Küche und 20 Sitzen erster Klasse sowie Personalunterkunft vorgesehen.

MEB

Regelspur in Spanien

Die spanische Regierung hat die Pläne zur totalen Umspurung des gesamten 1676-mm-Breitspurnetzes auf Regelspur vorerst aus Kostengründen zurückgestellt; der Aufwand erscheint derzeit unfinanzierbar. Auf jeden Fall wird jedoch die Neubau-Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid – Sevilla bis 1992 (gegebenenfalls mit einer Flügelstrecke Richtung Lissabon) in Regelspur gebaut. Gleichfalls Regelspur wird bis 1996 die Strecke von der französischen Grenze über Barcelona nach Madrid erhalten.

MEB

TGV-Strecke Berlin-Budapest?

Wie aus dem Bundesministerium für Verkehr in Österreich verlautet, sind in jüngster Zeit Überlegungen zum Bau einer TGV-Strecke von Berlin über Prag, Brünn und Wien nach Budapest angestellt worden. Dabei sind Fahrzeiten von 54 Minuten zwischen Wien und Budapest, von 90 Minuten zwischen Wien und Prag und von 180 Minuten zwischen Wien und Berlin ins Kalkül gezogen worden.

MEB

HERR-Schmalspurbahnen wieder da

1958 erschienen in der damaligen DDR die Schmalspurbahn-Modelle der Firma HERR. Obwohl sie die sächsischen Schmalspurbahnen (750 mm) zum Vorbild hatte, waren sie als $H0_m$-Bahn konzipiert, was der Meterspur entsprach. Die Wahl der Spurweite von 12 mm in der Nenngröße H0 war ein Zugeständnis an die in der DDR verbreitete Nenngröße TT, für die Gleismaterial und Fahrzeuge vom gleichen Hersteller geliefert wurden, und das für die Schmalspurbahn mitverwendet werden sollte. Leider wurde die Produktion sehr bald, weil angeblich »unökonomisch«, wieder eingestellt, obwohl die HERR-Bahn die deutsche Schmalspurszene mit begründete. Seitdem sind 32 Jahre vergangen, und mit der Veränderung in Deutschland kehrt sie auch in veränderter Form in die Schmalspurwelt zurück. Die Dresdener Firma Technomodell hatte die Güterwagen, den Personen- und Packwagen während der letzten Jahre in das eigene Fertigungsprogramm der Nenngröße $H0_e$ nach sächsischem Vorbild übernommen und verbessert. Exakte Beschriftung, gedrehte Radsätze und andere Verbesserungen lassen an diesen Modellen keine Wünsche offen. Auch ein Rollwagen, der eine Besonderheit des HERR-Programms war, wird wieder produziert.
Alle diese Modelle sowie das Gesamtprogramm von Technomodell (zweiachsige Personen- und Güterwagen, Dreischienengleis, Sächsiche IV in Länder- und Reichsbahnfarbgebung u.a.m.) und eine Information gegen Einsendung von 1,- DM in Briefmarken sind erhältlich bei *Schmalspur & Feldbahn, Modelleisenbahnen und Verlag GmbH, Nieschlagstraße 1 B, W-3000 Hannover 91*

AG jetzt e.V.

Die ehemalige Arbeitsgemeinschaft 7/65 des DMV in Schönebeck wurde am 17. Mai 1990 in den Eisenbahn-Club Schönebeck (Elbe) e.V. umgewandelt. Der ECS tritt die Rechsnachfolge der AG 7/65 an. Seinen Sitz hat der Club in der Kinderkombination, Pestalozzistraße, O-3300 Schönebeck. Dienstags finden dort von 19 bis 21 Uhr auch weiterhin die Arbeitsabende statt. Die Geschäftsadresse des ECS lautet: Jürgen Krebs, Ernst-Thälmann-Str. 2, O-3302 Barby.

MEB

Wieder ab Bad Schandau

Seit dem 4. August 1990 verkehrt die Kirnitzschtalbahn wieder über die gesamte Strecke ab Haltestelle Bad Schandau-Stadtpark. Auf dem bisher gesperrten Abschnitt entstand ein neues Gleisbett und eine neue Fahrleitungsanlage.

Ekm

Wieder unter Dampf



Foto: W.-M. Gauler, Bebra

Am 18. August 1990 – schneller als erwartet – wurde sie wieder in Betrieb genommen: die 91 6580 (siehe »me« 6/90). Nunmehr steht diese ehemalige Privatbahnlokomotive für Sonderfahrten zur Verfügung und wird in Eisenach von Eisenbahnfreunden gepflegt.(pf)

Modell Eisen Bahner

FAHRPLAN

Ausstellungen, Termine, Markt

Wann	Wo & Was	Uhr
12.10.-21.10	**Aue** Modellbahn-Ausstellung der AG 3/78 im Kultursaal der Gemeinde Grünstädtel. Heim- und Gemeinschaftsanlagen, Souvenirverkauf, Kleinreparaturen an Modellbahnen, An- und Verkauf. Freitag 16-18 Uhr, Sa + So 10-12, 13-18 Uhr.	im Text
13.10.-21.10.	**Berlin** Ausstellung mit 16 Modellbahnanlagen verschiedner Nenngrößen, Vitrinenmodelle im Freizeit- und Erholungszentrum Berlin-Wuhlheide. An einigen Anlagen kann gespielt werden, in Fachliteratur geblättert sowie Eisenbahnfilme angesehen werden, außerdem Verkauf.	10.00-20.00
19.10.-21.10.	**Frankfurt (Main)** Jahrestreffen '90 der Arbeitsgemeinschaft Schmalspurbahn unter Beteiligung von Schmalspurfreunden aus den neuen Bundesländern. Modellbahn-Ausstellung in der Bürgerhalle von Frankfurt-Bornheim. Kontaktadresse: Schmalspur & Feldbahn, Modelleisenbahnen und Verlag GmbH, Nieschlagstr. 1 B, 3000 Hannover 91	
20.10.	**München** Nicht wie im »me« 8/90, angegeben am 28.10. Modellbahnmarkt im Salvadorkeller, sondern am 20.10.	NEUER TERMIN
27.10.	**Klostermansfeld** Wegen Stillegung der August-Bebel-Hütte in Helbra, Dampfabschiedsfahrt mit der Lok Nr. 11 vor GmP von Klostermansfeld nach Siersleben. Fotohalte, Imbiß. Informationen T. Fischer, Weg am Hutberg 5, O-4250 Lu.-Eisleben.	
2.11.-4.11.	**Perleberg** Modellbahn-Ausstellung des Klubs Kaarst und der AG Perleberg, Ort: Oberschule 1 Wilsnacker Str.; Freitag 15-18 Uhr, Sonnabend 10-13/14-18 Uhr, Sonntag 10-14 Uhr. Eintrittspreise: Erwachsene DM 1.00, Schüler DM 0,50.	im Text
3.11.	**Heiligenstadt** 1. Heiligenstädter Modellbahn-Tauschbörse im Eichsfelder Kulturhaus in Heligenstadt. Gewerbliche Anbieter sind nicht zugelassen. Tischreservierungen an: Bernd Schreiber, Theodor-Storm-Str. 36, O-5630 Heiligenstadt für Anbieter aus den neuen Bundesländern; Martin Gelbe, Holtenser Landstr. 45, W-3400 Göttingen, Tel.: (0551) 67845 und Hans-Joachim Seyfarth, Felix-Klein-Str. 4, W-3400 Göttingen, Telefon (0551) 704848 für Anbieter aus den alten Bundesländern. Ein Teil des Erlöses kommt dem Erhalt der Museumsfahrzeuge der AG 4/64 Heiligenstadt des DMV zugute.	10.00-16.30
3.11.	**Oebisfelde** Sonderzugfahrt mit 41 1185 und 50 3649 sowie alten DR-Wagen und Gepäckwagen. Oebisfelde – Salzwedel – Oebisfelde. Fotohalte und Scheinanfahrten. Fahrpreis DM 55 Erwachsene, DM 30 Kinder. Fahrk. bis 27.10. durch Überweisung, Postk. oder Anruf beim Veranst. vorbestellen, oder Direktkauf bei der Fahrkartenausgabe Bf. Oebisfelde, Kölner Eisenbahn Club, Schubertstr. 24, W-5060 Bergisch-Gladbach 1 Tel. (02204) 63343 – Postgiro KÖLN 168305-501	9.10-18.10
3.11.-4.11.	**Plauen (Vogtl.) ob. Bahnhof** Fahrzeug-Ausstellung aus Anlaß »125 Jahre Vogtländische Eisenbahnen«, DR, DB und ČSD. Sonderfahrten BR 01, 03, 38.2, 50, 62, 86 der DR, 01 und 86 der DB sowie 534 und 556 der ČSD, Zubringerfahrten Zwicken – Plauen, Rundfahrten ab Plauen über Oelsnitz, Adorf (V.), Cheb, Aš Rehau, Hof (Dreiländerfahrt, über Herlasgrün, Falkenstein, Adorf (V.) nach Plauen, Pendelfahrten zwischen Rehau (CSD), von Nürnberg nach Plauen, Adorf (V.) und Cheb, von Hof über Rehau nach Cheb (DB) und zurück. Informationen gegen Freiumschlag bei: Reichsbahndirektion Dresden, Beauftragter für Traditionsbetrieb, Ammonstr. 8, Dresden, O-8010.	9.00 18.00
3.11.-11.11.	**Dresden** Die für den 13.-21. Oktober vorgesehene Ausstellung der AG 3/31 Pirna **findet nicht statt** (siehe »me« 9/90, S. 2). Dafür Modellbahn-Ausstellung im Dresdner Hauptbahnhof, Bahnsteig 16/17, »Ernst Thälmann-Saal«.	10.00-18.00
10.11.-25.11.	**Zittau** Modellbahn-Ausstellung der AG 2/12 Zittau, Martin-Wehnert-Platz 2, am Bahnhof Zittau Süd. Sa/So: 13-18, Dienstag – Donnerstag: 16-18 Uhr	im Text
17.11.-21.11.	**Köln** Intern. Ausstellung »Modelleisenbahn und Zubehör« in den Hallen der Messe Köln. Organisiert vom MOROP und BDEF, Produkte verschiedener Klubs und von mehr als 100 Anbietern.	
17.11.-25.11.	**Oranienburg** 11. Modellbahn-Ausstellung der AG 1/18 im Klubhaus Lehnitz (vom S-Bahnhof Lehnitz 5 Minuten Fußweg). Anlagen aller Nenngrößen und Selbstbaumodelle. Sonderverkauf.	10.00-18.00
24.11.	**Bad Hersfeld** Sonderfahrt mit dem 3teiligen Gliedertriebwagen der Hersfelder Eisenbahn von Bad Hersfeld nach Heimboldshausen und zurück. Fotohalte. Info: Eisenbahnfreunde Hannover e.V., Postfach 1740, W-3000 Hannover 1.	
24.11.	**Berlin – Goslar** Tagesfahrten 1. Kl. nach Goslar (Harz) im ehem. Regierungszug der DR mit Salonwagen, Speisewagen. Faltblatt anfordern! Berliner Eisenbahnfreunde e.V., Geschäftsstelle – Studienfahrten GOSLAR, Stresemannstr. 30, 1000 Berlin 61	6.00-23.00
24.11.	**Cottbus** Tauschmarkt der AG 2/15 »Spreewaldbahn« in der Stadthalle Cottbus. Tischreserv.: D. Dellori, Leipziger Str. 22 a, Cottbus, O-7500	9.00-12.00

Leipziger Messe

NOCH war noch nie in Leipzig



Diorama auf dem Stand der Firma NOCH. Die Bäume sind als Bausätze lieferbar, die Wiesen bestehen aus Woodland



H0-Tenderlokomotive BR 71 der Firma Gützold GmbH im Anstrich der Königl. Sächsischen Staatseisenbahn



Kurzgekuppelter Loktender BR 01^5 mit Dreilicht-Spitzensignal und NEM-Kurzkupplungsschacht

Fotos: PIKO GmbH; V. Thie, Berlin

Eine doppelsinnige Überschrift? Gewiß, bot doch diese erste Leipziger Messe nach der Währungsunion und die letzte für die DDR eine ganze Menge an Doppelsinnigkeiten und Ungereimtheiten. So erwartete uns in den Messegängen eine Riesenüberraschung: Wohltuende Leere allüberall und mitteilungsfreundliche Aussteller, die sich, kaum daß man an einer Vitrine halt machte, auf einen stürzten. Dort, wo sich früher Sonntag-Nachmittags unübersehbare Menschenmengen durch die Gänge wälzten und sich LPG-Bauer Klabuschke schnell noch eine Handvoll MATCHBOX-Prospekte in den Beutel steckte, war schwaches – ja, fast unterkühltes – Besucherbegängnis zu verzeichnen. Die Marktwirtschaft machte es möglich: Angesichts des Preises einer Tageskarte von 12,- DM kehrte mancher »Möchte-Gern-Besucher« mit einer bezeichnenden Handbewegung an die Schläfen um.

Die enttäuschten westdeutschen Aussteller gaben sich verständnisvoll. Für sie war die Leipziger Messe ohnehin nur eine Möglichkeit, sich präsent zu zeigen. Das große Geschäft läuft in der Modellbau-Branche im Februar auf der Nürnberger Spielwarenmesse. Umso freundlicher die kleinen Gesten an das Ausstellerland. So zeigte ARNOLD »exklusiv für die (noch) - DDR« in der Nenngröße N zwei Güterwagen mit der Bemalung von DDR-Brauereien sowie einen Kesselwagen der DEA (ex. TEXAKO). Die Firma Roco bot in H0 zwei Sets an: zum Einen eine Tenderlok der BR 74 mit vier »Donnerbüchsen«, Personenwagen der ehemaligen Gattung Bi-29, Ci-28 und einen Pwi-28. Zum Anderen war eine Dampflok der BR 01 (DR, Epoche III) vor einen Zug, bestehend aus vier Eilzuwagen gespannt. Aus dem 89er Neuheitenprogramm der Firma TRIX interessierte schließlich die DDR-Besucher besonders ein Zug in der Nenngröße H0 mit der BR 98^{4-1} und zwei dazugehörigen DR-Personenwagen mit adäquaten Packwagen.

Ganz anders hingegen die »einheimischen« Aussteller. Hier überraschte die Firma GÜTZOLD GmbH die Modellbahnwelt mit einer wunderschönen BR 71 in H0 und natürlich im K.-Sächs.-Sts.-E.-B.-Look. PIKO verbesserte den Tenderantrieb der 01-Varianten analog des der BR 38 hinsichtlich der Fahrgeräusche, des Anfahr- und Ausrollverhaltens sowie der Zugkraftsteigerung. Außerdem wurde der Tender mit einem Dreilicht-Spitzensignal und die Rauchkammer mit einer flachen Tür versehen. Die BR 03 erhielt ein neues Tenderunterteil mit Super-Drehgestell-Gravuren, und die BR 41 kann endlich zwischen Lok und Tender kurzgekuppelt werden. Insgesamt erhielten alle genannten Triebfahrzeuge am Tender Kurzkupplungsaufnahmeschächte nach NEM 362.

Begeisterung bei den Besuchern löste ein kompletter Reisezug aus DR-»Donnerbüchsen« mit Kurzkupplungskinematik aus. Diese vier zwei- und dreiachsigen Oldtimer sind vorbildlich in Lack, Beschriftung und Detaillierung. Exakt sind die Fahrwerke mit seitenverschieb- und herausnehmbarer Mittelachse bei den Dreiachsern nachgebildet. Alle Wagenmodelle sind mit Inneneinrichtungen, Gummiwulstübergängen, eingesetzten Fenstern und Kurzkupplungsaufnahmeschächten nach NEM 362 versehen. Damit ist die Kuppelbarkeit mit allen bekannten Kupplungssystemen möglich. Für selten zu trennende Zuggarnituren liefert PIKO auch eine geeignete Steifkupplung, die extrem kurze Wagenabstände ermöglicht. Das Tüpfelchen auf das i setzt ein Zurüstsatz für jeden Wagen, bestehend aus zwei Steifkupplungen, zwei Originalzughaken, vier Bremsschläuchen und einem Toilettenfallrohr.

Über die Berliner TT-Bahn Zeuke GmbH wird in unserem Firmenporträt berichtet (siehe Seite 31). Hier deshalb nur die Neuheiten: Diesellok T 334, Berliner Brauereizug, vierachsiger Rekowagen (DR, Epoche III), Reko-Speisewagen, Y-Wagen (DR, Epoche IV), vier Containervarianten auf Tragwagen, B-Wagen in Städteschnellexpress-Look und ein Eaos-Wagen der NS in blau.

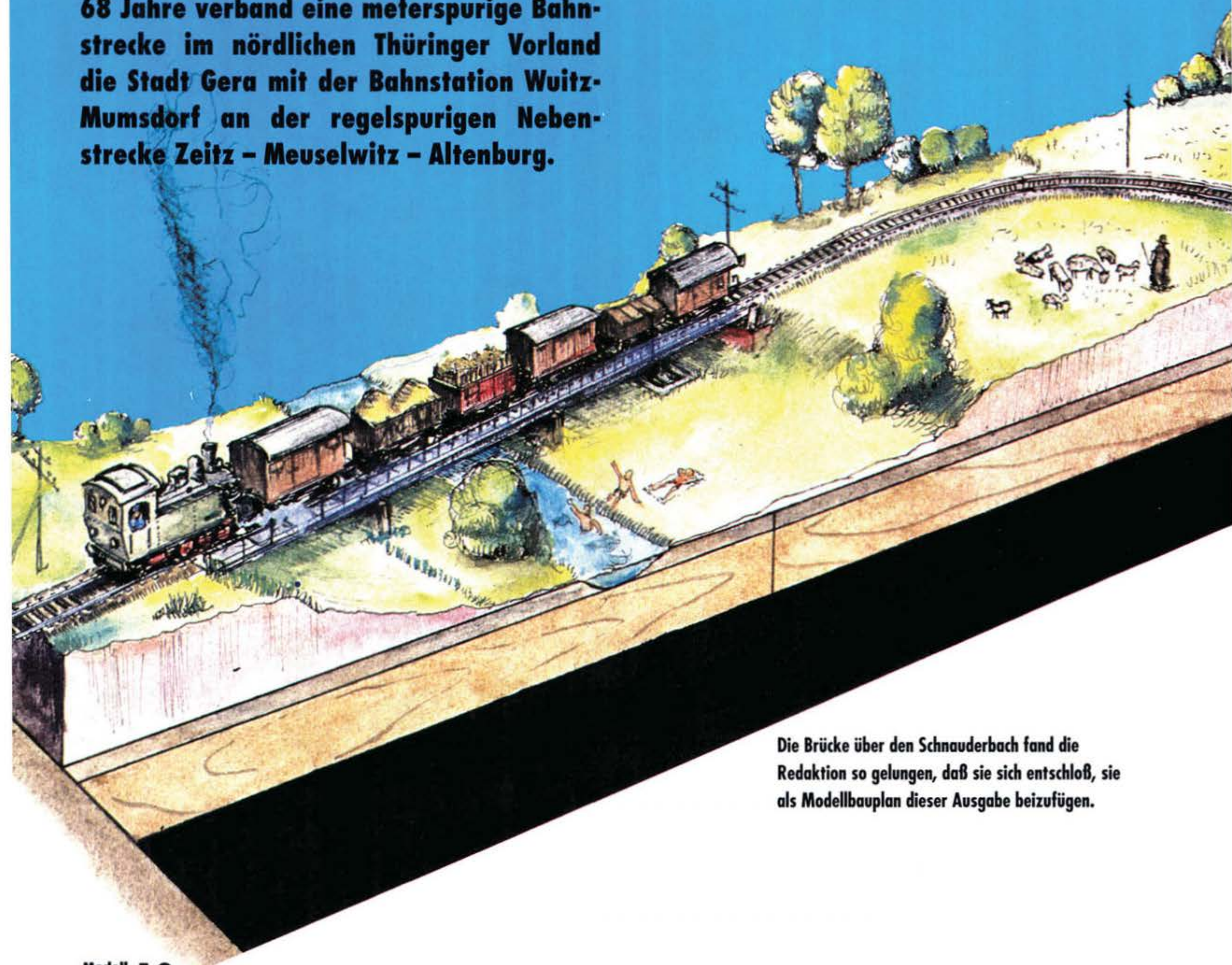
Am Schluß muß unbedingt noch erwähnt werden, daß PREFO GmbH seine H0-Autoproduktion einstellt. Dafür überraschten die Dresdener neben den bereits angekündigten TATRA-Zügen mit einer wunderschönen H0-Nachbildung der legendären Hechtwagen der Dresdener Straßenbahn. Eine Betriebsfähig- keitsvariante ist auch schon »angedacht«(!). Und selbstverständlich folgt ein entsprechender Beiwagen, denn PREFO will sich verstärkt der Dresdener Nahverkehrshistorie widmen. Da kann man sehr gespannt sein!

Das Wortspiel in der Überschrift offenbart eine weiter Ungereimtheit dieser Messe: Der bekannte westdeutsche Zubehörhersteller NOCH war zum ersten Mal auf der Leipziger Messe, obwohl der Firmengründer und Seniorchef aus dem Sächsischen kommt. Und um die Novitäten komplett zu machen: MÄRKLIN war seit 1891 erstmalig nach 99 Jahren wieder in Leipzig vertreten. Hoffentlich nicht das letzte Mal!

Geker

SECHS QUADRATMETER WIRKLICHKEIT

68 Jahre verband eine meterspurige Bahnstrecke im nördlichen Thüringer Vorland die Stadt Gera mit der Bahnstation Wuitz-Mumsdorf an der regelspurigen Nebenstrecke Zeitz – Meuselwitz – Altenburg.

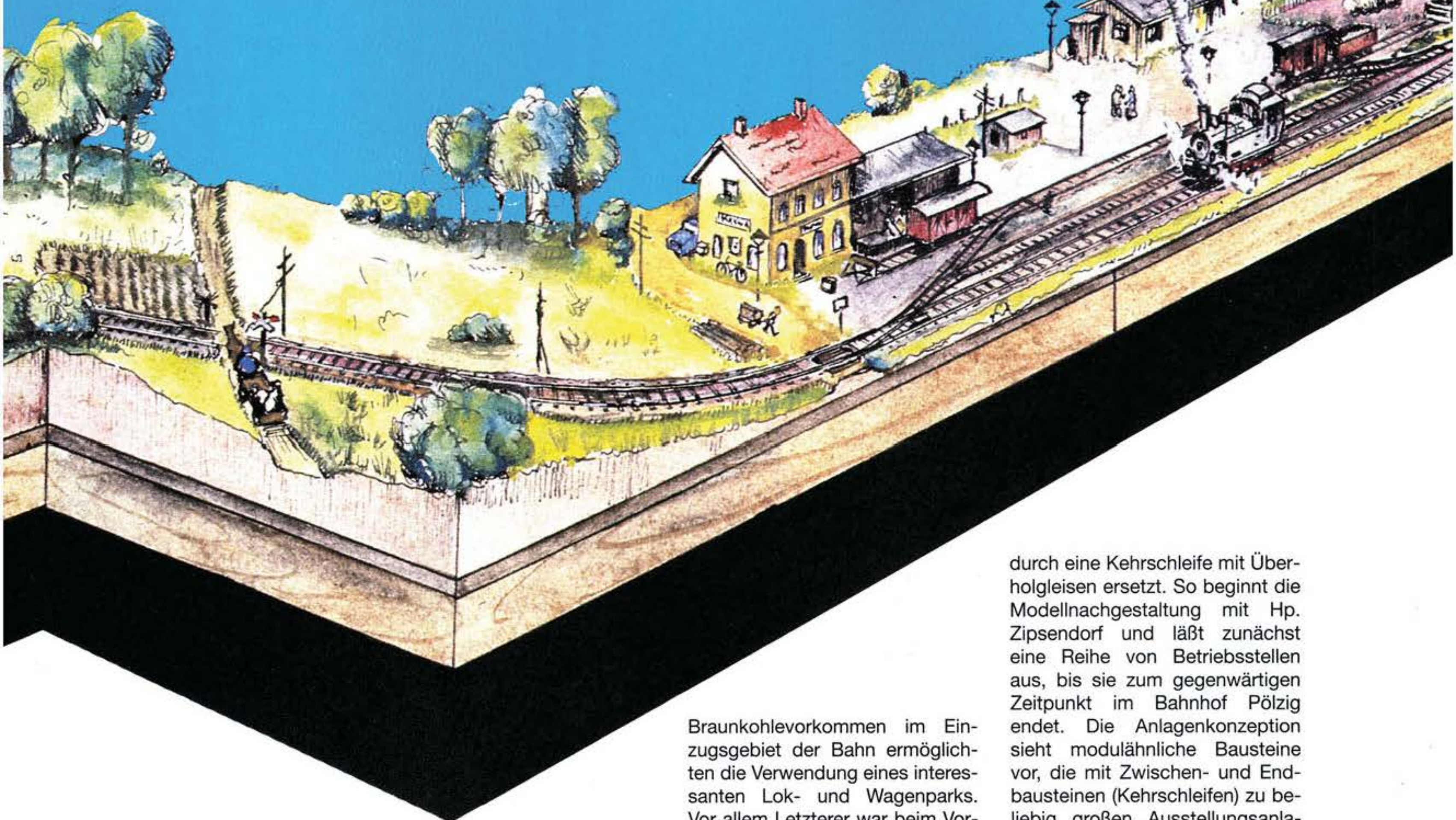


Die Brücke über den Schnauderbach fand die Redaktion so gelungen, daß sie sich entschloß, sie als Modellbauplan dieser Ausgabe beizufügen.

Die Kaynaer Seiter der Leipziger $H0_m$-Version der vor 21 Jahren nach einem Unwetter aufgelassenen Schmalspurbahn Gera–Pforten – Wuitz–Mumsdorf aus der Sicht unseres Mitarbeiters Georg Kerber.

Bis 1945 als Privatbahn unter der amtlichen Bezeichnung »Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-AG« (G.M.W.E.) mit überwiegendem Güterverkehr betrieben, wurde sie im Jahre 1949 von der Deutschen Reichsbahn übernommen und mußte 1969 infolge von Unwetterschäden vorzeitig stillgelegt werden. Dieser Vorgang spielte sich ab, ohne daß die Öffentlichkeit oder ein größerer Kreis von Eisenbahnfreunden Anteil daran nahmen. Erst Jahre später erwachte das Interesse an der Geschichte und dem Schicksal dieser

Interesse ist nicht nur durch die Liebe zur Schmalspurromantik begründet. Vielmehr sind es meistens recht pragmatische Gründe, die die Modellnachbildung in schmaler Spur machbarer erscheinen lassen als die Gestaltung nach normalspurigem Vorbild. Enge Bögen, steile Rampen und vereinfachte Betriebsführung kommen den stets von Raumnot und Geldknappheit gekennzeichneten Interessen des Modelleisenbahners sehr entgegen.
Außerdem besteht für die Nachbildung von Bahnen der Meterspur in der Nenngröße H0 die Möglichkeit, mit verhältnismäßig



Schmalspurbahn, ausgelöst durch Veröffentlichungen in Fachzeitschriften und durch das 1987 im transpress-Verlag Berlin erschienene Buch »Die Schmalspurbahn Gera-Pforten-Wuitz-Mumsdorf«, dem wir unseren Vorspann entnommen haben.
Es sind sehr oft die Schmalspurbahnen, die das Interesse des Modelleisenbahners hervorrufen, wenn es darum geht, ein nachvollziehbares Vorbild für die geplante Heim- oder Gemeinschaftsanlage zu finden. Dieses

wenig Aufwand BTTB-Fahrzeuge in die gewünschten Schmalspurmodelle umzubauen. Dazu wurden in »me« bereits eine Reihe von Anleitungen veröffentlicht (siehe Tabelle). So wurde die G.M.W.E zum Vorbild für eine $H0_m$-Anlage der Leipziger Arbeitsgemeinschaft »Friedrich List«.
Auch das Verkehrsgeschehen der G.M.W.E. reizte zu einer Nachgestaltung im Modell. Bemerkenswerte Quarz- und Kiesvorkommen bei Kayna sowie große

Braunkohlevorkommen im Einzugsgebiet der Bahn ermöglichten die Verwendung eines interessanten Lok- und Wagenparks. Vor allem Letzterer war beim Vorbild gekennzeichnet durch eine reiche Typenvielfalt von offenen Güterwagen. Hinzu kamen unterschiedlichste Triebfahrzeuge von der Straßenbahnlok bis zum Schienenbus, die eine abwechslungsreiche Betriebsführung en miniature versprachen.
Bei der Wahl des nachzubildenden Originalabschnitts entschloß man sich für eine vorbildähnliche Nachgestaltung des Bahnanfangs in Wuitz-Mumsdorf. Dabei wurde der Anschlußbahnhof nicht nachgestaltet, sondern

durch eine Kehrschleife mit Überholgleisen ersetzt. So beginnt die Modellnachgestaltung mit Hp. Zipsendorf und läßt zunächst eine Reihe von Betriebsstellen aus, bis sie zum gegenwärtigen Zeitpunkt im Bahnhof Pölzig endet. Die Anlagenkonzeption sieht modulähnliche Bausteine vor, die mit Zwischen- und Endbausteinen (Kehrschleifen) zu beliebig großen Ausstellungsanlagen zusammengefügt werden können. »Modulähnliche« Konzeption deshalb, weil es keine »echten« Module sind, die da zusammengefügt werden, denn die Anschlußquerschnitte sind nicht überall gleich, und nicht jeder Baustein kann gegen einen anderen ausgetauscht werden. Die Leipziger sprechen von »Anlagensegmenten«,. Die Abmessungen entsprechen dem bereits vor Jahren von einer Kommission des DMV erarbeiteten Empfehlungen für Rastermaße in Sprün-


Schnittholz aus Pölzig. Zuglokomotive ist die 99 211


Der Güterzug auf den Brücken über den Schnauderbach ist mit der 99 265 bespannt. (Lokomotive und Wagen von M. Lückert)


Fotos: Wolfgang Bahnert

Bahnhof Kayna. Der ausfahrende Personenzug wird von der 99 5912 gezogen. (Empfangsgebäude von Wolfgang Bahnert)


Auch die 99 191 vor dem Güterzug sowie die 99 5911 vor dem Personenzug sind Werke von Michael Lückert

gen von 400 mm und betragen 400 mm x 800 mm bzw. 400 mm x 400 mm. Zur Leipziger Modellbahnausstellung 1988 im Messehaus am Markt wurde die erste Ausbaustufe mit einer Länge von 9 Metern der Öffentlichkeit vorgestellt. Inzwischen sind weitere Betriebsstellen hinzugekommen, so der Bahnhof Pölzig und der Haltepunkt Oelsen sowie zwei neue Zwischenplatten.

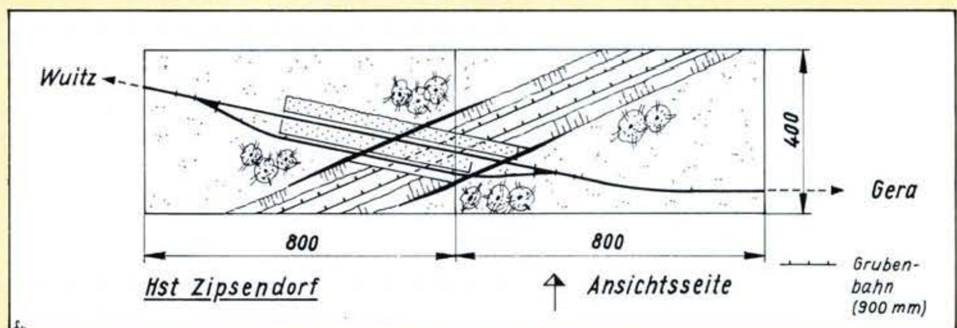
Interessant bei dem am Anfang liegenden Hp. Zipsendorf ist der Einschnitt mit recht modernen Brückenbauwerken und Schmalspurgleisanlagen für die Kohlenbahn vom Braunkohlekraftwerk (BKW) Leonhard I zur Grube Bismark bzw. das zweite Gleis zum BKW Leonhard II. Beim Vorbild sind noch einige Kunstbauten und Brücken der ehemaligen Bahn vorhanden, die anläßlich mehrerer Exkursionen auf den Film gebannt werden konnten. So ist neben den Bahnhöfen die Brücke mit Pulsometer über den Schnauderbach – die Pfeiler stehen noch heute in der Landschaft – auf einem weiteren Anlagenteil zu sehen. Die Bahngradiente verläuft ausschließlich

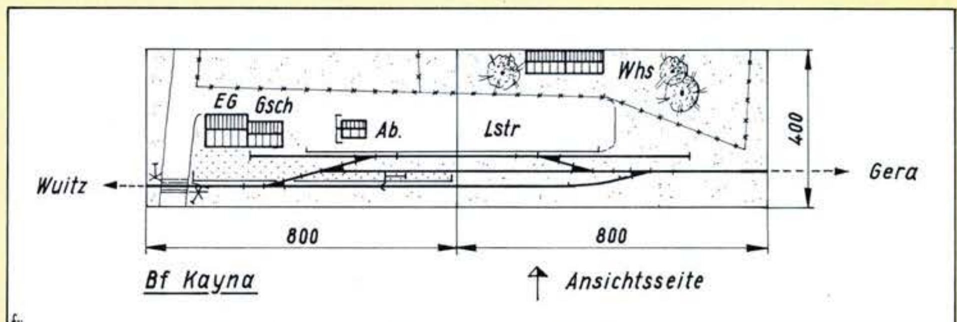
Seit 1980 in unserer Zeitschrift veröffentlichte Bauanleitungen für $H0_m$-Fahrzeuge

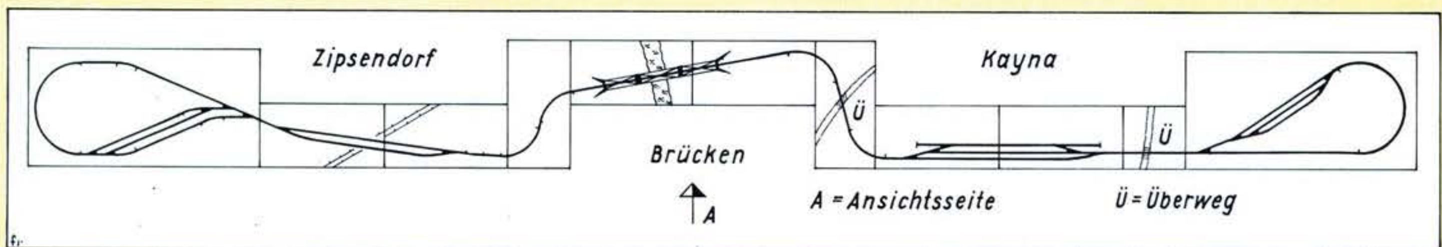
Heft	Modell
01/80	99 2700; 99 241
10/82	99 5911 + 99 5912 d.GMWE
11/83	99 5001
01/84	Triebwagen 107 001 d. GHE
08/84	Güterwagen aus TT-Wagen
01/87	99 211
02/87	99 211
12/87	Personenwagen aus H0-Modellen
02/88	Feuerlöschzug der NWE
09/88	Schmalspurpersonenwagen

Eine Kopie aller 10 Beiträge wird gegen Einsendung von DM 2,50 in Briefmarken gern zugeschickt

Pläne und Streckenverlauf

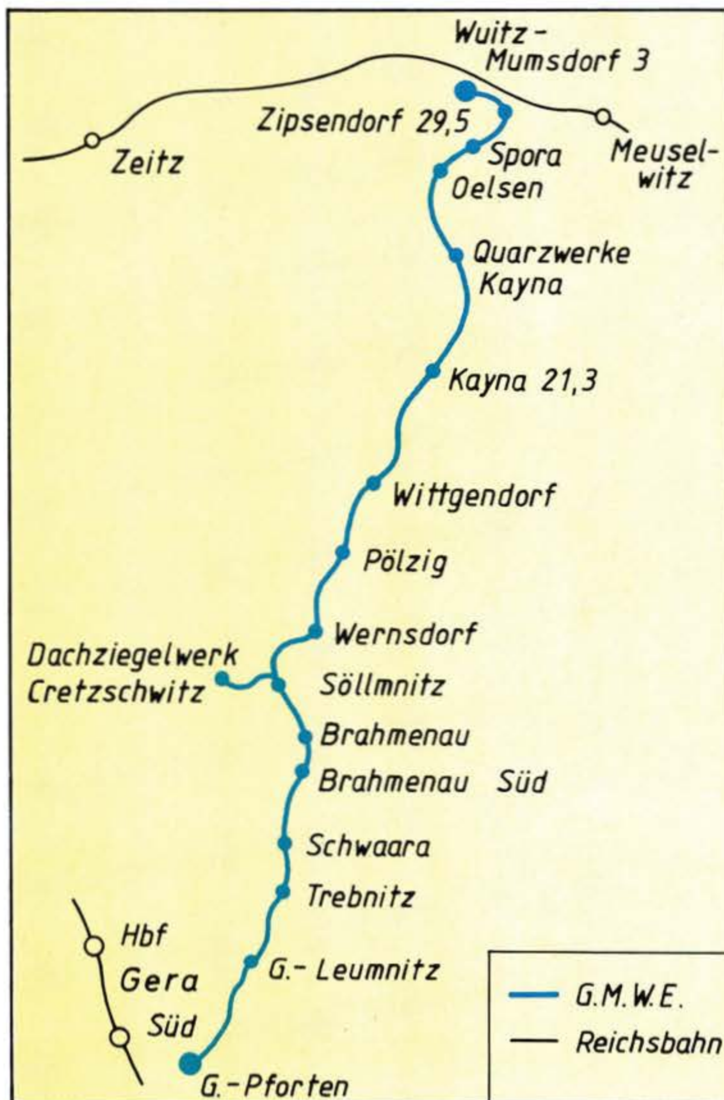






auf dem Niveau ± Null; durch entsprechende Gestaltung der Landschaft konnte der Eindruck von vorhandenen Steigungen und Neigungen erweckt werden. Die größte Betriebsstelle der derzeitig bestehenden Anlage ist der Bahnhof Kayna (km 21,3). Neben den beiden Gleisen für Zugfahrten existieren hier noch ein Ladegleis an der Ladestraße und ein »Stummel« am Güterschuppen.

Die Hochbauten sind in Pappbauweise exakt im Maßstab 1:87 ausgeführt. Die Vorlagen für das verwendete Mauersteinpapier wurden selbst gezeichnet und im Offset-Druckverfahren vervielfältigt. Damit war nicht nur ein neues Grundmaterial für den Häuserbau in der Nenngröße H0 geboren, sondern auch gleichzeitig die dem Vorbild abgeschauten typischen Ziegelverbände an den Hochbauten der G.M.W.E. im Modell festgehalten worden. Die Ziegelgröße entspricht der Nenngröße H0. Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Kayna ist identisch mit denen der ehemaligen Bahnhöfe Leumitz, Söllmnitz und Pölzig, ein Vorteil für die noch zu erweiternde Anlage. Die Gartenzäune sind aus Polystyrol gespritzt und stammen aus der Werkstatt von Rigaer Modelleisenbahnfreunden. Hinter dem Bahnhof Kayna wurde die Anlage mit weiteren Zwischenteilen und dem Bahnhof Pölzig fortgesetzt und gegenwärtig mit der zweiten Wendeschleife mit Abstellbahnhof abgeschlossen.
Grundsätzlich sind für die Wendeschleifen und Abstellbahnhöfe BTTB-Gleise verwendet worden, die nicht eingeschottert sind. Später sollen diese Anlagenteile entfallen oder verdeckt angeordnet werden. Für die übrigen Gleisanlagen wurden aus H0-Schwellenband (Pilz-Gleis) innen neben den Schienenbefestigungen 4,2 mm breite Streifen herausgeschnitten und die beiden Hälften mittels Ameisensäure (HCOOH) wieder zusammengeklebt. Bereits vor der Verklebung wurden die Profile eingezogen. Die Schnittstellen wurden mit Säure angefeuchtet (das Schwellenmaterial aus Polyamid wird von der Ameisensäure angelöst) und zusammengedrückt. Durch in ein Brett eingeschlagene Nägel, deren Köpfe abgekniffen wurden, wird das Schmalspurjoch unter Spannung gehalten, bis nach etwa zwei Stunden die Klebung fest geworden ist. Das 2,5-mm-hohe und teilweise rostbraun gefärbte Neusilberprofil ergibt ein vorbildgetreues Aussehen der Schienen. Die Gleisanlagen befinden sich in einer nachgebildeten Kiesbettung. Feiner Sand, in PVAC-Kaltleim angerührt, wurde zwischen den Schwellen verteilt, die mit kleinen Nägeln auf der Trasse festgeheftet waren. Nach dem Trocknen konnten die Befestigungsstifte wieder entfernt werden. Die Weichen entstanden durch Zurechtschneiden von Schwellen ebenfalls in eigener Werkstatt. Die Stellschwellen aus 1 mm dickem Pertinax werden durch unterflur angeordnete Postrelais angetrieben. Für die Gleise im Bf. Pölzig sind einzelne Pilzschwellen der Nenngröße TT und Neusilber-Schienenprofil mit 2,5 mm Höhe eingebaut. Für die Weichen wurden Herzstücke von BTTB verwendet und Kaffeesatz als Schotter eingesetzt.
Die elektrische Steuerung der Anlage erfolgt ohne jegliche Automatik und Sicherungstechnik. Die Gleise werden in Z-Schaltung zugeschaltet. Auf Flügelsignale konnte dem Vorbild gemäß verzichtet werden.
Der Anlagen-Unterbau der Segmente besteht aus Holzrahmen mit aufgeleimten Sperrholz- oder Spanplatten. Dabei besteht der Rahmen aus Längsholmen (2 cm x 4 cm) und Querleisten (2 cm x 10 cm) die stumpf miteinander verklebt und genagelt wurden. Durch die geringen Abmessungen der Anlagenteile und die Stabilität der aufgeleimten Platten erübrigen sich weitere Verstrebungen im Unterbau der einzelnen Teile. Die Verbindung der Segmente erfolgt mittels Schloßschrauben und Flügelmuttern. Die elektrischen Anschlüsse werden durch Messerleisten und Vielfachstecker realisiert. Die Grundplatten der Anlageteile Haltepunkt Zipsendorf und Brücke über den Schnauderbach wurden ausgesägt, um die Senken und den Einschnitt darstellen zu können. Die Landschaftsdecke besteht aus in Kaltleim getränkten Stoffbahnen, die zum größten Teil mit Grasmatten beklebt wurden. Im Weiteren fanden Kaffeesatz, Holzkitt (flüssiges Holz), Schaumstoffflocken verschiedener Farbtöne, Sand, Polystyrolschaum und eingefärbte Sägespäne Verwendung, um das G.M.W.E.-typische Landschaftsbild zu gestalten. Mit Plakatfarben und viel Wasser erhielt die Modellandschaft den letzten Schliff. Die Bäume wurden aus Draht hergestellt, auf deren Äste eingefärbter Gummischwamm aufgefädelt wurde. Diese Methode wird übrigens von unseren tschechoslowakischen Freunden hervorragend beherrscht.
Die Fahrzeuge entstanden überwiegend durch Um- und Eigenbau, teilweise auch mit Hilfe von ehemaligem HERR-Material. Über die Herstellung einzelner Fahrzeuge wird in dem Beitrag »Michas Keller« ausführlich berichtet. Der Leser möge es den Leipziger Freunden verzeihen, daß gelegentlich auch Fahrzeuge der Selketal- und Harzquerbahn oder der Spreewaldbahn eingesetzt wurden. Die für die G.M.W.E. typischen Sandtransportwagen sind jedoch völlige Eigenbauten. Die aus Papier und Polystyrol bestehende Wanne wurde auf einem Rahmen aus MS-Profilen geklebt. Für die Drehgestellbrücken aus Blech entstanden in Gießharztechnik Blenden aus UNILEX, einem Gießharz aus der ČSFR. Als Kupplungen dienen die der neuen BTTB-Bauart.
Soweit eine $H0_m$-Fahrt auf der G.M.W.E. Die Leipziger Modellbahner haben jedoch noch viel vor, wie die Nachbildung der Kaynaer Quarzwerke und weiterer Fahrzeuge dieser Bahn. Und später dann sind weitere Ausstellungen geplant.



Die 1000-mm-Schmalspurbahn Gera-Pforten – Wuitz-Mumsdorf um 1960



Michael Lückert (36), Fernmeldemechaniker in Leipzig, Modelleisenbahner von Kindesbeinen an. Sein Hauptaugenmerk im Hobbybereich gilt dem Selbstbau von Lokomotiven und Wagen. Für die Clubanlage der Arbeitsgemeinschaft »Friedrich List« steuerte er einen Großteil der Fahrzeuge bei (siehe auch den Beitrag »Sechs Quadratmeter Wirklichkeit« auf den Seiten 18 - 21)



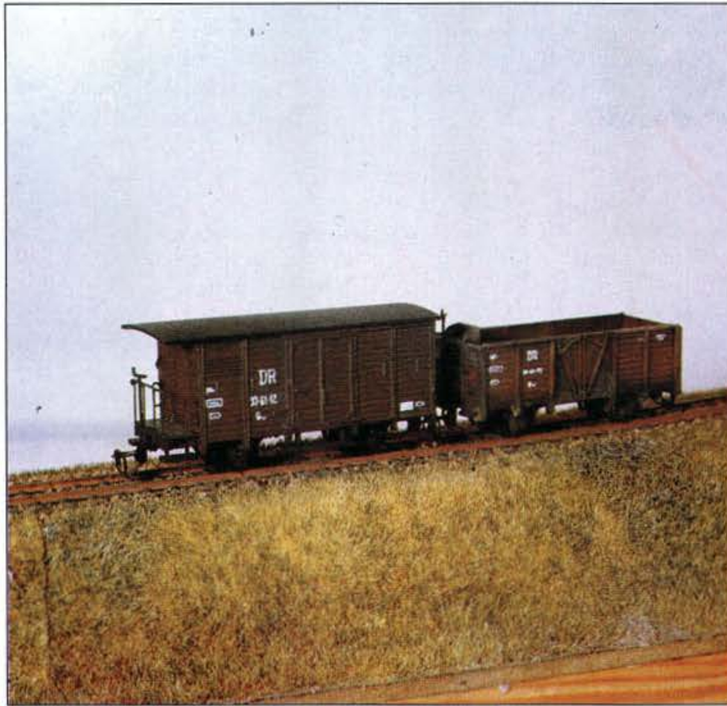
Der Gepäckwagen 99-61-51. Das Vorbild rollte viele Jahre zwischen Gera und Wuitz-Mumsdorf. Das Modell baute Michael Lückert aus einem PIKO-Modell der Gattung Gw 02. Das Dach wurde aus Messingblech gefertigt, das Bühnengeländer aus 0,5 mm dickem Kupferdraht gelötet. Ein TT-Fahrgestell mußte verlängert und auf Dreipunktlagerung umgebaut werden. Die Speichenradsätze sind identisch mit der vorderen Laufachse der Lokomotive der Baureihe 35 von BTTB.

Michas Keller

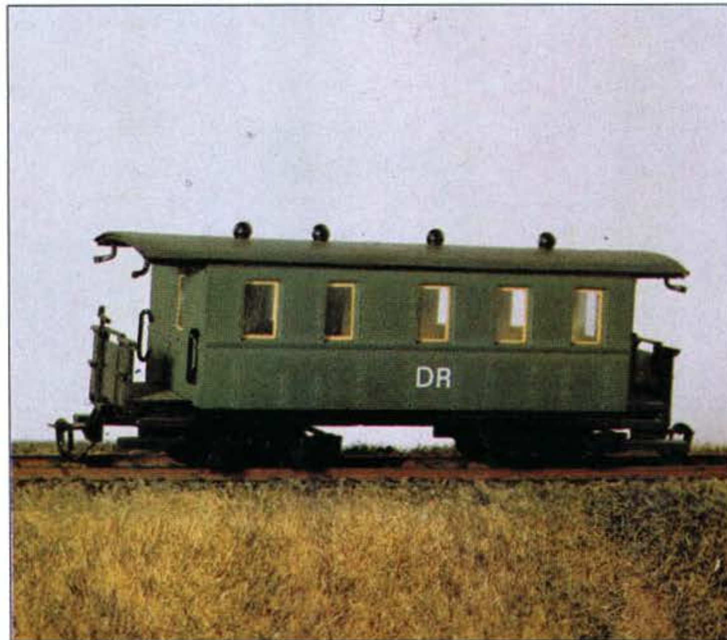
»Micha, der Schmalspurspezialist«, so nennen ihn seine Freunde, und darin liegt Anerkennung und Autoritätsbeweis. Bescheiden winkt der 36jährige ab. Michael Lückert, Schmalspurexperte der AG 6/7 »Friedrich List« Leipzig, beruflich als Fernmeldebetriebshauptmechaniker bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigt, interessiert sich schon von Klein auf für die Modelleisenbahn.



Stammlokomotiven der ehemaligen G.M.W.E. waren die 5912 und die 5911. Das Modell der 99 5912 wurde nach Vorbildfotos detailliert nachgebaut. Zur Verwendung kamen entsprechend veränderte BTTB-Fahrwerke. Kessel und Wasserkästen bestehen aus Messing. Die Kesselaufbauten stammen von verschiedenen HO-Lokomotiven, unter anderem von den Baureihen 55 und 86.



Geschlossener Güterwagen mit Bremserstand und offener Güterwagen mit Bremsersitz. Beide Modelle wurden umgebaut aus dem PIKO-Güterwagen der Gattung 02. Die Fahrgestelle stammen von Wagen der Berliner TT-Bahn.



Der Wagenkasten des Vorbildes dieses Modells wird heute noch als Gartenlaube in Meuselwitz genutzt. Der Modellwagenkasten des 900-301 ist ein gekürzter PIKO-Biuv. Ansonsten wurden die gleichen Teile wie beim Bau des Personenwagens 900-313 verwendet.



Personenwagen Nr. 900-313 der früheren Schmalspurbahn G.M.W.E, dessen Wagenkasten noch heute im Kindergarten von Mumsdorf zu bewundern ist. Für das Modell waren zwei PIKO-Wagen der Gattung Biuv erforderlich. (Eine Bauanleitung wurde im Heft 12/70 veröffentlicht.)

Nach seiner Lehre bei der Signal- und Fernmeldemeisterei Leipzig begann sich Michael auf den Triebfahrzeug- und Wagenbau zu spezialisieren. In diese Zeit fällt auch der Beginn seiner speziellen Interessen für die Fahrzeuge der G.M.W.E., der Gera-Pforten-Wuitz-Mumsdorfer-Schmalspurbahn.

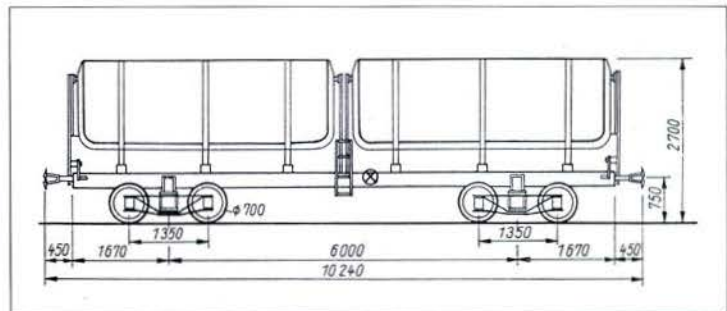
»Als Kind habe ich diese Eisenbahn nie kennen gelernt, und als ich mich für ihre Fahrzeuge zu interessieren begann, war sie leider schon eingestellt« kommentiert der freundliche Leipziger. Dafür entbrannte sein Engagement für die Relikte dieser Bahn umso heftiger. An vielen Wochenenden ging's nach Gera auf den Pfaden der ehemaligen G.M.W.E. entlang. Abgestellte Lokomotivtorsos, Wagenkästen, nicht zurückgebaute Gleisanlagen: Alles das wurde sorgfältig vermessen, zeichnerisch nachvollzogen und unter den geschickten Händen des Modellbauers in dessen Kellerwerkstatt in die Nenngröße $H0_m$ umgesetzt. Nicht zuletzt wurden die neu entstandenen Fahrzeuge ,mit originalgetreuen Radsätzen ausgerüstet. Die Arbeitsgemeinschaft des DMV AG 3/110 in Dresden liefert dafür genau das Richtige. Die in Kleinserien hergestellten Radsätze sind zwar »höllisch teuer«, verleihen aber den Schmalspurfahrzeugen der G.M.W.E. ein ausgezeichnetes Aussehen und noch bessere Laufeigenschaften.

An Baumaterial fand so ziemlich alles Verwendung, was sich für den Modellbau eignet. Vornehmlich natürlich die »klassischen« Modellbaumaterialien Messing, Polystyrol, Holz und Zeichenkarton.

DIE ZUKUNFTSPLÄNE SIND SCHON GESCHMIEDET

Weitere Projekte des Michael Lückert sind die Auswechslung der noch im Einsatz befindlichen TT-Drehgestelle gegen vorbildgetreue Fachwerkdrehgestelle der Bauart Diamond, der Bau eines Großraum-Kippwagens (siehe Bild) und die Fertigstellung des Schienenomnibusses Bauart VT 133 521, der schon viel zu lange in einer Schachtel schlummert. Neu entstanden ist auch in der kleinen Kellerwerkstatt eine Farbspritzanlage, auf Neu-Hochdeutsch »Airbrushing« genannt. Zur richtigen Farbgebung der Fahrzeuge verwendet Freund Lückert Alkydharz-Lackfarben, mit denen das Modell hauchdünn grundiert wird. Danach erfolgt die endgültige Farbgebung und die Verfeinerung der Modelle mit HUMBROL-Farben, die eine sehr dichte Pigmentierung aufweisen. Beschriftung und Kennzeichnungen werden in der Regel durch Kleinfotos realisiert, die speziell in schwarz/weiß oder Farbe angefertigt werden.

Was in Michas Kellerwerkstatt entstand, davon vermittelt unsere Bildauswahl einen kleinen Überblick.



Großraumkippwagen 00tm mit einer Tragfähigkeit von 20 t in Nenngröße $H0_m$



Auch vierachsige offener Güterwagen verkehrten auf der einstigen G.M.W.E. Dieser Modellnachbildung fiel ein Omm-Wagen aus der ehemaligen Dietzel-Produktion zum Opfer. Die TT-Einheitsgüterwagendrehgestelle sollen demnächst durch vorbildgetreue Diamond-Drehgestelle ersetzt werden.

Text + Fotos: W. Bahnert, Leipzig

Johann Stockklausner
Wechselstrom- Lokomotiven in Österreich und Deutschland

Vor fast 40 Jahren gab J. Stockklausner die erste Ausgabe eines an der Grenze zwischen Fachbuch und anspruchsvoller populärwissenschaftlicher Publizistik angelegten Werks über die Entwicklung elektrischer Wechselstromlokomotiven in Deutschland und Österreich heraus (vergleichbar mit dem bei Dampflokliebhabern bekannten Buch von K. E. Maedel »Die deutschen Dampflokomotiven – gestern und heute«). Die zweite Auflage, welche hier besprochen wird, erschien 1983.

Nach dem zweiten Weltkrieg begann die bis dahin weitgehend einheitlich entwickelte Elektrotraktion der drei Bahnverwaltungen DB, DR und ÖBB, abgesehen vom Stromsystem, unterschiedliche Wege zu gehen. Dies war für den Autor Anlaß, einen 1952 erstmals erschienenen ausführlichen Abriß über die Nutzung des elektrischen Stroms zur Fortbewegung von den ersten Anfängen ab der Jahrhundertwende zu geben. Die Vielfalt der einzelnen innovativen Schritte und die damit eingetretene Typenvielfalt veranlaßte den Autor, sich auf Wechselstromlokomotiven zu konzentrieren: Regionale und technisch bedingte Entwicklungsbesonderheiten arbeitete er allgemeinverständlich heraus. Zahlreiche hier weitgehend unbekannte Fotos machen das Buch fürs Auge interessant, sind doch auch einige Raritäten, wie die österreichische Umformerlokomotive 1082 (eine echte Elektro-Dampflok), dabei. Zahlreiche Übersichtsskizzen mit Hauptabmessungen, aber auch viele Reproduktionen von Originalzeichnungen ausgewählter Baureihen machen den besonderen Wert des Buches auch für den Modellbauer aus. Ein gedrängter statistischer Anhang erleichtert den Gesamtüberblick.

Ein Buch – wenn auch nicht taufrisch erschienen – das ein Ellok-Freak besitzen sollte.

Ein zweiter Band, der die separaten Entwicklungen bei DB, DR und ÖBB enthält, wäre eine logische Fortsetzung. Und weil der elektrischen Traktion die Zukunft gehört, müßte in einigen Jahren sicherlich ein dritter Band folgen, der dann die wieder zusammenführende technische Entwicklung in der Folge des deutschen und europäischen Einigungsprozesses reflektieren wird.

Andreas Mansch

Band 1 (1910 - 1952), Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1983, 276 S., 170 Fotos, 203 Zeichnungen, 330 ÖS.

Ingrid und Werner Schütte
Die Mindener Kreisbahnen

Wenn in Fachkreisen auf ein Musterbeispiel für eine deutsche Kreisbahn verwiesen werden soll, empfiehlt es sich, auf die Mindener Kreisbahnen aufmerksam zu machen. Denn dieser Verkehrsbetrieb bot alles, was eine regionale Kleinbahn nach preußischem Muster bieten konnte: ein meterspuriges Streckennetz, Rollbockbetrieb, Hafenbahnanlagen, dreischienige Gleisabschnitte, eine bahneigene Betriebswerkstatt. 1898 eröffnet, entstand ein 113 km langes Streckennetz. Trotz frühzeitiger Verdieselung und dem kompletten Umbau der Strecken auf Regelspur in den 50er Jahren blieb die Stillegung von Teilstrecken nicht aus. Das alles beschreiben die Eheleute Schütte ausführlich, unterhaltend und exakt. Dieses Buch ist so aufgemacht und angelegt, daß es für Einsenbahnfreunde eine echte Fundgrube darstellt.

Konrad Loibelt

Uhle & Kleimann, Lübbecke 1989, 312 S., 266 Fotos, 68 Zeichnungen und zahlr. Tab., DM 62.- (Uhle & Kleimann, P 1543, – 4990 Lübbecke 1)

»Die ehemalige Schmalspurbahn Mulda - Sayda«.

Bezugsmöglichkeiten: P. Wunderwald, Beethovenstraße 18, O-8210 Freital. Ein Versand ist aus Kapazitätsgründen nicht möglich. Es wird um Sammelbestellungen gebeten. Die Abholung der bestellten Hefte ist am 21. Oktober 1990 von 9 bis 15 Uhr bei o. g. Adresse möglich. IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff im Kulturbund e. V.

Umfang: 64 Seiten im Format DIN A 5 mit Farbfototeil, Preis je Heft DM 15,-.

Uwe Steffen
Die Boizenburger Stadt- und Hafenbahn – ein Rückblick auf ihr Bestehen seit 1890

Der freie Markt macht's möglich: Verlagsneugründungen. Einer von ihnen ist der T.H.O.R.A.-Verlag Schwerin, der künftig Publikationen über die Verkehrgeschichte und angrenzende Bereiche herausgeben will - ein angesichts des gefüllten deutschen Marktes auf diesem Gebiet zweifellos mutiges Vorhaben.

Vor einigen Wochen erschien nun das Erstlingswerk des Verlagsunternehmens, eine Broschüre über die Boizenburger Stadt- und Hafenbahn. Ihre wechselvolle Geschichte rechtfertigt diese Publikation auf jeden Fall, gehörte doch diese Bahn bis 1949 zu den wenigen Privatbahnen Mecklenburgs. Der Leser erfährt viele mit Liebe und Sachkenntnis aufbereitete Details über diese Bahn. Die sorgfältig recherchierte Arbeit weist aber dennoch Lücken auf, die bisher nicht zu schließen waren. Auf zwei Schwachstellen sei hingewiesen: Die mangelnde Druckqualität wirkt sich nachteilig auf die Bildwiedergabe aus – sie kann und darf die Verleger nicht befriedigen. Und schließlich fehlt der zu solchen Veröffentlichungen nun einmal gehörende Quellennachweis. Dennoch: Das Werk kann guten Gewissens weiter empfohlen werden.

Wolf-Dietger Machel

40 S., 40 Abb., 4 Tab., DM 8.- T.H.O.R.A.-Verlag Schwerin, Rudolf-Breitscheid-Straße 5, O-2754 Schwerin

Dieter Loyal, Peter Große, Frank Glaubitz
Kleinlokomotiven der Leistungsgruppen I – III.

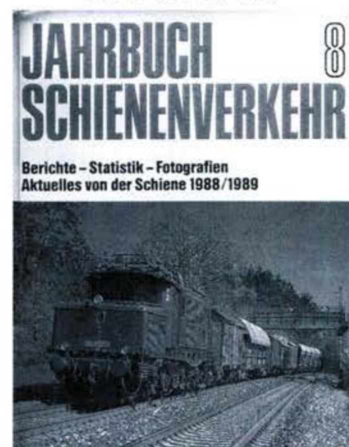
In Sachen Eisenbahn weitestgehend unbekannt war bisher der Verlag Dr. Bernhard Abend in Stuttgart. Er publiziert kultur- und technikgeschichtliche Titel und Reprints. Das kürzlich erschienene Buch »Kleinloks der Leistungsgruppen I – III« ist eine Fundgrube für Diesellokstatistiker. Ein nahezu lückenloser Nachweis dieser Lokomotiven nicht nur bei den beiden deutschen Staatsbahnen, sondern auch auf den Privat- und Werkbahnen läßt diese Edition zu einem Nachschlagewerk erster Klasse werden. Technische Daten aller Kleinloktypen, Herstellerangaben, Betriebsnummern, Umzeichnungen und der Verbleib der Maschinen gehören ebenso dazu wie z. T. einzigartige Bildvorlagen. Das umfangreiche Material läßt erahnen, welcher Fleiß, welches Engagement erforderlich waren, um dieses Buch herauszugeben.

Vorhandene Lücken sind aufgezeigt, ob sie in Zukunft zu schließen sein werden, vermag der Rezensent nicht zu sagen. Hier muß der Zufall zur Hilfe kommen. Ein Buch, das den Literaturmarkt in puncto Eisenbahn sinnvoll ergänzt.

Wolfgang Rieß

192 S., 80 Fotos, zahlr. Tab. DM 38.- Verlag Dr. Bernhard Abend, Altenbergstr. 1, D-7000 Stuttgart1

Jahrbücher
Schienenverkehr 8 (1988/89) und 9 (1989/90)



Aktuelles und zugleich Bemerkenswertes enthalten diese Jahrbücher über den Schienenverkehr in beiden deutschen Staaten. Überwiegend auf der Grundlage von Zeitschriftenveröffentlichungen wird hier über Veränderungen bei der DR, der DB, den Privat-, Werk- und Museumsbahnen sowie der Industrie kurz, übersichtlich und verständlich berichtet.

Die Jahrbücher des Schienenverkehrs bilden ein kompetentes Nachschlagewerk zu all den genannten Themengebieten. Sie ersparen dem Freund des Schienenverkehrs ein mühseliges Nachblättern in einzelnen Zeitschriftenjahrgängen oder das Erfassen von aktuellen Ereignissen im Heimcomputer.

Werner Konitz

Je 112 S., zahlr. Abb. und Tab., pro Band DM 24.80. Verlag Dr. Bernhard Abend, Altenbergstr. 1, D-7000 Stuttgart 1

Modell Eisen Bahner Güterschuppen

Der erfolgreiche Modellbahn · Kleinanzeigen Markt

Anzeigenschluß für die nächste Ausgabe, Heft 11/90 ist am 25. Oktober 1990

Biete

Verkaufe „me" 1/52. 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11/53, 1-6, 8, 11, 12/54. 6, 7, 8, 10, 11, 12/56 bis jetzt, komplett gebunden, eventuell Tausch gegen H0-Dampfloks (kein Eigenbau). Frank Hempel, Paul-Arnold-Str. 7, DDR-9072 Chemnitz

Biete in H0 BR 55, 56, 41, 01 alt sowie verschiedene Gehäuse, in H0 BR 01^5, 41, 95, 130, Fahrwerk BR 95 und BR 93 (Kleinbahn), suche Fahrwerke BR 92/81 in TT sowie H0m Gleismaterial. Thomas Popp, W.-Rathenau-Str. 14, DDR-1806 Vuskwitz

Aus Platzgründen kpl. Sammlung in H0 und TT zum halben Preis abzugeben! Wert insgesamt ca. 25.000,- DM mit Raritäten, verb. Preis H0-Sammlung 6000,- DM, TT für 4000,- DM! Alle Modelle orig. verpackt/unben., auch Tausch gegen N- oder Z-Mod. Wolfgang Edelhäuser, Schiffbauerring 6, DDR-2520 Rostock 27

Verk. Modellbahnart. in d. Spur TT wie Loks u. a., BR 23 E-211, LVT BR 56, BR 110 (orange), P.-Wagen, Güterwagen, umfangr. Zubehör, z. B. Gleise, Gebäude u. v. m., „me", Jahrg. '86, '87, '88, '89. Stefan Hess, Rudolstädter Str. 3, DDR-5211 Dienstedt, Tel. Stadtilm 2655

BR 41, 52, 86, 110, 118, E 44, E 69 Gl/-Ann. 1920-1930 EB 84, Kleinb.- u. Privatarchiv 1, Stdtexprswg. 1 KL, D.stockwzug. zweit., M.speisew.WRm, Beiw. VB 140, Bauart Csa 95, Aussichtsw. d. Wdb.bahn 5/6605/180,5/6605/070,5/6408/010, S.tpfwg. Jürgen Feistauer, G.-Dimitroff-Str. 49, DDR-3500 Stendal

Verkaufe Modellbahnanlage in TT sowie 25 Loks und 120 Wagen mit Ersatzteilen aller Art, Platte ist 1,25 x 0,75 mit Bergbahn sowie 10 abschaltbare Gleise und 10 Signale. Jürgen Eisert, Spartakusstr. 14, DDR-7066 Leipzig, Tel. 4116261

Verk. umfangr. TT-Mat., viele Wagen, Loks, Zubehör, Pilzgl., Kfz, Figuren, Gebäude usw., Literatur, fast alles neuwert., kompl. Liste per Freiumschl. M. Börner, Fr.-Mehring-Str. 19, DDR-9006 Chemnitz

Verkaufe komplette Anlage H0, abgebaut, viel neuwertiges roll. Material, 1800,- DM. Bernd Enzmann, Goethestr. 12, DDR-9112 Burgstädt

Fertige Kleinstdrehteile an; kl. mech. Drehb. o. Reitst., div. Loks u. Wagen in TT, alles neuw., Wasserkr. im Mst. 1:64, div. Loks u. Wagen in N. Bernd Marklewitz, Marienstr. 18, DDR-1160 Berlin, Tel. 6374769

Verkaufe Modellbahnanlage TT 2,40 m x 1,25 m, komplett mit zwei Trafos, für 500,- DM, für Loks und Wagen Extraliste anfordern. Doris Grießbach, H.-Rau-Str. 3, DDR-8280 Großenhain

Gleismat. f. Gartenbahn, Spurw. 32 u. 45 mm, 70 MS-Vollprof. 2 m lang, 8 mm hoch, 2100 Paar Selbstbau-Kleineisen, Pilz-Gleismat. H0, ca. 300 m u. Weichen. Ronald Martin, Aug.-Bebel-Str. 10, DDR-9509 Hartenstein

Biete in TT 11 Triebfahrzeuge, darunter BR 23 von Zeuke, 30 Wagen, Zubehör, Ersatzteile und Kataloge, 62 Ausgaben von Modelleisenbahner, MBK 1985, 1986, Liste anfordern (Freiumschl.). Frank Reichelt, Lichtenbergerstr. 35, DDR-1020 Berlin

Roll. Mat. v. Zeuke, BTTB, kein Anl.-Betr., BR 23, 56, 56pr, 81, 86, 92, 103, 107, 130, 3tlg. LVT, T334 dän, 2 DBv, 5 Reko, 1 Bghw., 3 Ba, 160 Ldt., 44 Gwg. 2-Achs., 8 Gwg. 4-Achs., zus. für DM 800,- (viel Bastelzub. gratis). Uwe Taege, Rennebogen 64/0503, DDR-3042 Magedeburg.

Biete N, H0, TT, versch. Zeitschr. u. Lit. **Suche** gleiches, auch H0m, Märklin 0, I, II, Fig. Lineol, Elastolin (bes. Tiere). Liste gegen Freiumschlag bzw. Liste schicken. Michael Preußner, K.-Liebknecht-Str. 25, DDR-8280 Großenhain.

„Modelleisenbahner" 1971 Heft 8, 1972 Hefte 1-12 komplett, 1973 Hefte 1-8, 10, 12, 1974 Hefte 1-12, 1975 Hefte 1, 2, 4-12, 1976 Hefte 1-12, 1977 Hefte 1-12, 1978 Hefte 1-12, 1979 Hefte 1-8, 10-12, 1980 Hefte 1-12, 1981 Hefte 1-12, 1982 Hefte 1-8, 11, 12, 1985 Heft 8, außerdem BR 56 u. BR 86 in TT. **Suche in TT** BR 118 (neue Kupplung). Maik Brintner, Str. der DSF 13, DDR-8800 Zittau.

„Modelleisenbahner" Hefte 5.82-8.90, sehr gut erhalten, zu verkaufen, kompl. od. auch einzeln, Preis nach Vereinbarung. Bernd Meyer, Rud.-Breitscheid-Str. 48, DDR-9612 Meerane.

Biete in H0: BR E11, BR 244, BR 130, V 100, BR 106, BR 01^5, BR 56^{20-29} sowie 49 gemischte Güterwagen, 4 weiß/grüne Rekowagen, 2 D-Zugwagen, 1 Rekospeisewagen, 1 Schlafwagen PKP. Alles unbenutzt u. neuwertig, nur zusammen, für DM 1000,-. Michael Förster, Waldstr. 36, DDR-1720 Ludwigsfelde.

Verk. TT-Loksammlg., Waggonsammlg. sowie Gleismaterial u. Bäume, je Lok DM 10,-, je Waggon DM 2,50, je Schiene DM 0,50, je Baum DM 0,10 sowie Trafo f. Z1 f. DM 20,-, Eisenbahnatlas DDR u. weitere Literatur für DM 10,-. Sven Wiegand, Neue Siedlung 3, DDR-4251 Ziegelrode.

Verk.: Eisenbahnplatte mit mehrerem Zubehör, Typ II. Hans-Joachim Kaiser, Ludwig-Ey-Str. 21, DDR-8900 Görlitz.

Verk. Eisenb.-Literatur v. transpress. Liste m. Freiumschlag anford. Gerhard Schütt, Severinstr. 5, DDR-2560 Bad Doberan.

Biete „Modelleisenbahner", Jg. '58-'88 (Einzelhefte ab '56) gegen Kostenersatz (DM 50,-), auch Tausch geg. N118 od. H0e-Fahrzeuge. R. Zehler, Oscar-Paret-Str. 11, D-7140 Ludwigsburg, Tel. 07143/51497.

Biete billig „me" '79-'89, 12 H. „em" aus '84-'88, Müglitztalb., Bayer. Bhf. Leipz., Schmalspurb. Spree/Neiße, Kl.- u. Privatb.-Arch. 1, Lok-Arch. Meckl./Old., Dampflok-Arch. 4, Lok-Arch. Württ., ME-Kal. '84 u. '86-'90, EB-Jahrb. '85, EB-Lexik. Erfind. **Suche** „me" 1.63 u. ME-Kal. '85. Fritz Kreinau, Haydnstr. 28, DDR-8019 Dresden.

Verk.: TT-Tfz. u. Wagen in gr. Auswahl, des weiteren reichh. Ausw. v. EB-Literatur. Liste anfordern geg. Freiumschlag. Michael Krug, Gartenstr. 40, DDR-4401 Vockerode.

Verkaufe preisgünstig TT-Anlage, 2×1,60 m, mit Schaltpult, mit viel Zubehör, ausbaufähig. Günter Auerbach, Joh.-Schneider-Str. 35, DDR-9091 Chemnitz.

Verk. Eisenbahnlit., u. a. „Schiene, Dampf u. Kamera", „Reichsbahn-Album", Dias u. v. a. Liste geg. Freiumschl. R. Nette, Pfortastr. 19, DDR-4800 Naumburg/S West.

Biete rollendes TT-Material, Dampf- u. Dieselloks, Wagen u. Straßenfahrzeuge. **Suche** gleiches in H0. Tausch, zum Teil auch Verkauf. Bernhard Rudolph, Hornburger Straße 8d, DDR-3606 Osterwieck.

Neu: Biete zum Verkauf versch. Korrespondenz-Stempel (2. Bsp. Sä. IK, IVK, VIK, VIIK, 94^{20-21} usw.). Bitte Liste m. Freiumschlag abf. bei: Werner, Jara-Str. 15, DDR-3034 Magdeburg.

Biete riesige Loksammlung, 2Ltr. = H0, mit Anlagenmaterial, auch Märklinmod. (Superraritäten). Liste anfordern gegen DM 5,- (Schein im Brief) bei: G. Marowsky, Mühlenweg 9, D-5064 Rösrath 3, Tel. 02205/5237.

Biete in TT BR 23 o. BR 35, T 334 und Silber-Lines; suche in TT BR 55, BR 106 und KÖ. Holger Wegner, Bergeshöh 41, DDR-1300 Eberswalde

BAUDER-SPIELZEUGMÄRKTE präsentiert:

Internationale Spielzeugbörsen Herbst 1990

Die aktuellen Termine:

Samstag, 13. Oktober '90, 6904 Eppelheim, Rhein-Neckar-Halle

Samstag, 24. November '90, 7100 Heilbronn-Böckingen, Bürgerhaus

Samstag, 8. Dezember '90, 6831 Plankstadt, Mehrzweckhalle

Samstag, 2. Februar '91, 6904 Eppelheim, Rhein-Neckar-Halle

jeweils von 13 bis 17 Uhr

Wir garantieren auf allen Veranstaltungen ein reichhaltiges Angebot an Modelleisenbahnen, Modellautos, Blechspielzeug, Zubehör und Fachliteratur aus Opas Zeiten bis zur Gegenwart. Ein umfangreiches Sortiment an Sammlerstücken und Sondermodellen rundet das Angebot ab.

Info für Aussteller und Besucher:

BAUDER-Spielzeugmärkte, Tel. 06268/719, Hebelstraße 9, 6921 Hüffenhardt/BRD

Biete

Biete Modellbahnsammlung Spur N, Roco, Kurzkupplung, alles neuwertig, ca. 65 Triebfahrzeuge, 320 Güterwagen, 130 Personenwag., viel Zubehör; Liste anfordern, Abgabe möglichst komplett. Konrad Schwaner, E.-Thälmann-Str. 17, DDR-3560 Salzwedel

Verkaufe TT-Anlage 4 x 2 m mit ca. 50 Loks, 200 Pers.-Wagen, 150 G.-Wagen, Wert 6000,-, umständehalber für 2000,-, nur komplett. Wolfgang Koch, Pausitzer Str. 17a, DDR-7251 Altenbach, Tel. Leipzig 320631

Biete umfangreiches TT-Material, so z. B.: Schienen, Weichen, Loks, Wagen aller Art; bitte Liste gegen Freiumschlag anfordern; TT-Material ist überwiegend noch unbenutzt. Norbert Jentzsch, Str.-d.-Thälm.-Pion. 3, DDR-8142 Radeberg, Tel. 2788

Verkaufe umfangr. roll. Material in Nenngr. TT für 1500,- DM (u. a. BR 254, 56, Dreiachs. REKO-Wg.); Verk. nur geschl.! Liste geg. Freiumschlag. Frank Bialetzky, Siebenhausener Str. 8, DDR-4401 Bobbau

Biete Eb.-Jahrbücher 1970, 75, 76-80, 82, 83, 85, Mini-Puzzles BR 52, BR 86, BR 212, BR 38, Dampfspeicherlok mit Kesselwagen. Dampflokomotiven-Verlag Slovart. Nur Verkauf. H.-Joachim Hofmeister, Straudstr. 3, DDR-2352 Prora/Rügen

Große PIKO-H0-Sammlung preisgünstig zu verkaufen (Epoche III und IV), biete auch div. Literatur. Matthias Flade, W.-Pieck-Ring 27, DDR-9230 Brand-Erbisdorf

Verk. TT-Loks und -Wagen (BR 35, BR 56, BR 86, BR 64, BR 80, BR 92, E 94, V 36, V 75, LVT, Reisezugwagen und Güterwagen), alles neuwertig, diverse Ersatzteile TT. Bernd Dammes, Gredestr. 10, DDR-7033 Leipzig

Biete H0: 11 Dampfloks, Transpress-EB-Literatur; N: Loks, Wagen, Schienen, Weichen, Drehscheibe, Häuser, Vollprofil (2,5 mm u. 2,0 mm). Nur schriftl. Angebote mit Rückumschlag an Steffen Küfner, Hauptstr. 16, DDR-7261 Casabra

Verkaufe umfangreiches (H0)-Material, alles ungebraucht; bitte Liste anfordern (Freiumschlag nicht vergessen). S. Brückner, Bergener Str. 26, DDR-9701 Werda

Verkaufe Eisenbahnliteratur und Broschüren, komplette Liste nur geg. Freiumschlag. Knothe, Oststr. 5, Pf. 1615, DDR-5630 Heiligenstadt

Wg. Anlagenabbau 2 L-Lok, Wagen und Fleischmann-Profigleis, in sehr gutem Zustand, Liste abfordern (H0). Ulrich Baranski, Haydnring 28, D-2407 Bad Schwartau, Tel. D-0451/282355

Vertrieb von BEMO-Schmalspurbahnen H0e u. H0m nach Katalog. Bestellungen bitte an E. Grimmer, Vetschauer Str. 35, DDR-8036 Dresden, Tel. 2742245. Bei Kauf ab 300,- DM 5% Rabatt

Verkaufe H0e-Anlage 0,60 x 2,0 m, kompl. mit roll. Material, betriebsf., Liste bitte mit Freiumschlag anford., Material der Firmen: Roco, Egger, Bemo, Liliput, M+F, Vollmer usw. Peter Lichnok, G.-v.-Scharnhorst-Str. 35, DDR-5975 Hoyerswerda, Tel. 5975

Die Broschüre „Reverenz für eine kleine Bahn", 100 Jahre Schmalspurbahn Zittau-Oybin-Jonsdorf bei Konrad Springer, Bergweg 8, DDR-8806 Kurort Oybin, Tel. 446, zum Preis von 8,- DM + Porto per Pa.

Verkaufe ME 1952-1989 komplett gebunden (nur zusammen, VP 700,- DM), Eisenbahnliteratur (Transpress), Modelleisenbahn-Loks u. -Wagen TT, Modellautos 1:87, Dampflokfotos WPK. Christian Ludwig, Bruno-Taut-Ring 160, DDR-3038 Magdeburg, Tel. 711746

Verk. H0-Sammlung: 13 Loks, 50 Wagen u. a. Zubehör, Pilz-Gleism. einschl. Weichen, Häuser, Signale u. a., alles neu! D. Henzschel, W.-Firl-Str. 9, DDR-9047 Chemnitz, Tel. 7-16 Uhr 41058, ab 18 Uhr 227406

Verkaufe 26 TT-Loks, 90 Wagen und Zubehör für TT-Bahn, TT-Sammlung von 1979 an alle Neuerscheinungen bis auf die BR 01, für 2500,- DM (nur zusammen). Reiner Kroneberg, Marderweg 96, D-3422 Bad Lauterbach/Harz, Tel. 05524/80930

Modelleisenbahner ab 1964 bis jetzt. Wolfgang Voigt, Bernhardstr. 53, DDR-9021 Chemnitz

Hobbyauflösung! Verkaufe Modelleisenbahn TT, 244 Fahrz., Gleise, Ersatzteile, Fahrtrafo, Zubehörtrafo, Literatur, ohne Platte, ideal zum Sofortein-stieg, alle szusammen für nur 2000,- DM. Henrik Brasch, Belziger Ring 23, DDR-1143 Berlin

MODELLBAHNEN

HABERDITZL · DDR-1065 Berlin · Greifswalder Straße 2 (10 Minuten vom Alex)
Telefon 4390749 · Jeden Sonnabend geöffnet von 9–13 Uhr

ARNOLD · BEMO · BRAWA · FLEISCHMANN · KIBRI · LGB · LIMA · MERTEN · ROCO · PIKO · POLA · PREISER · TRIX · VOLLMER · ZEUKE TT · Modellautos von BREKINA · HERPA · ROCO · WIKING und FACHLITERATUR ständig für Sie im Angebot, u. a. folgende Loks:
BEMO sächs. VI K, Bausatz H0e 235,– DM · BRAWA KÖ II DRG 137,50 DM
LIMA V 20, grün 122,– DM · Fleischmann BR 38 DR 207,– DM
ROCO BR 44 DR 190,– DM · ZEUKE TT BR 56 DR 98,– DM
LGB BR 99 6001 489,— DM
KOMMEN Sie und sehen Sie sich das Sortiment an!

Eine gute Adresse für Modellbahner

Lok und Tender

Inh. D. Berg · Scharnweberstr. 2/3, Pf. 84-21 · DDR-1250 Erkner · Tel. 3326

Reparaturleistungen an allen Lok/Bahnsystemen · Umbau auf digitale Mehrzugsysteme · Bausatzmontage · Anlagenbau · An- und Verkauf · Postversand

Biete H0: BR 23, 24, 64, 75, 66, Bausatz ETA, SKL, Kleinserien, rollendes Material H0, „me" Jg. 67, 68, 88, 89; TT E 70; Liste mit Freiumschlag anfordern; suche „me" Jg. 52-55, ESPEWE-Modelle. Heiko Kölle, Altperverstr. 18, DDR-3560 Salzwedel, Tel. 5192

Bietze BR 99 H0m (Herr) sowie 2 Altenberger-Wagen (Hruska); **suche** Modelleisenbahner 9/70, 11, 12/71, 1, 2/72; Dampflokarchiv Bd. 2. Christian Stier, Hugo-Bean-Str. 48, DDR-9800 Reichenbach

Biete TT E 70 gr., VT 135, BR 35, Zeuke/Diezel Güterwg., H0: BR 24, 55, 75, 89, S: Loks u. Wagen, H0m: BR 99 Herr; suche Mat. u. Zub. Spur 0, ESPEWE, H0m Herr-Wagen, Schuco-Mat., kein Verkauf. Peter Oelschlägel, Lerchenstr. 14, DDR-1273 Fredersdorf

Verkaufe Modellbahnsammlung der Spuren N, TT, H0, S, 0, komplett oder auch Einzelstücke (bitte Liste anfordern). Reinhard Rockrohr, E.-Thälmann-Str. 134, DDR-7840 Seuffenberg, Tel. 3866

Gebe aus meiner Sammlung zahlreiche Doppelstücke H0, H0e, LGB sowie diverse Autos und Literatur ab; umfangreiche Liste gegen DM 1,- Rückporto in Briefmarken. A. Kettler, Emilienstr. 60, D-4300 Essen

Biete versch. Technik-Poster Eisenb., Liste geg. Freiumschlag; suche TT E 70 u. T 334 Reisezugwg., A. Bd. 1. R. Scholz, O.-Schmiedt-Str. 37K, DDR-7033 Leipzig

Verkaufe „Modelleisenbahner", gebunden, von 1956-1989. J. Klaus, Ernst-Thälmann-Str. 8a, DDR-9405 Eibenstock

Verkaufe Modelleisenbahner-Zeitschrift von Jahrgang 1977 bis 1990, Preis nach Vereinbarung. Bei Interesse bitte nur schriftlich an: Sabine Hausen, Marktplatz 4, DDR-4375 Radegast

Verk. kompl. TT-Anlage ohne Brett, Loks, Wagen, Schienen (Pilz ca. 20 m), Weichen, Gebäude, viel Zubehör, alles neu bzw. gut erh., Liste anfordern. Frank Weber, Waldkirchener Str. 53, DDR-9365 Krumhermersdorf

Verkaufe Fleischmann H0 u. a., Loks und Wagen. Bitte Liste anfordern: Michael Vogel, Agnes-Bernauer-Str. 42, D-8000 München 21

Verkaufe TT-Eisenbahnsammlung: 22 Loks, 60 Waggons, Fahrleitungsmasten und sehr viel Zubehör, Preis: VB 2500,- DM, Angebote bitte schriftlich. Holger Postler, Querstr. 17, DDR-7124 Holzhausen

Verkaufe E 69 H0, Oberleitungsmasten H0, kurze Ausleger, Pilz-Gleismaterial TT. Fritz Müller, Sachsenstr. 5, DDR-5701 Mühlhausen

Verkaufe aus Eisenbahnauflösung (H0) Dampf-, Diesel-, E-Loks und Triebwagen, alles Gleichstrom von Fleischmann, Piko, Roco, Hamo, Liliput, Röwa, Hag und Trix sowie Zeitschriftensammlung. Detaillierte Liste anfordern bei: Hans Port, Aachener Str. 65, D-5000 Köln 1

NEU! Biete Gummiholzstempel mit versch. Dampfloks; bei Interesse Liste (DM 2,-) anf. Werner, Jarastr. 15, DDR-3034 Magdeburg

Biete TT: In Kleinserie gefertigte Drehscheibe mit elektr. gesteuertem Schrittmotor, einbau- u. anschlußfertig, Drehrichtg. beliebig ohne Begrenzg., wahlfreies setzen d. Anschlußgleise mögl., Preis max. DM 300,-. Techn. Beschreibg. u. Informationsblatt mit Bild kann angefordert werden bei: G. Jeschke, Braunsdorfer Str. 45, DDR-8028 Dresden

Feinmechanisches Werkzeug zu verkaufen, z. B. Fräser, Bohrer, Gewindeschneidwerkzeuge, Zangen, Feilen, Bleche, Rundmaterial, MS u. Stahl. Info-Liste gegen Freiumschlag. Uwe Bergmann, Thiestr. 8, DDR-4301 Weddersleben.

BR 107 u. 56, grün, TT u. Preiser-Modellfiguren, H0 im Tausch gegen M 61 u. BR 55 N. Angebote bitte schriftlich an Marc Völlger, H.-Kussek-Str. 20g, DDR-4073 Halle

Biete: „me" 52-65, Lit., in TT: E 70 gr., T 334 rot, E 11, E 42, BR 23, Silvlines u. div. Wagen; suche: Lit. zur sächs. Eisenbahngesch. in TT: E 70 br., T 334 bl., V 200 (SJ, CCCP), Dampfloks u. div. Wagen. Winfried Ulmer, Weißenfelser Str. 63, DDR-7031 Leipzig

Biete H0 BR 211, VT 137 beige/lila; „me" 64-68, 70, gebunden; suche TT E 18, E 19, E 44 und weitere E-Loks sowie Dampflokomotiven, S-Bahn-Literatur, Angebote nur schriftlich!!! Ralf Müller, Koppenstr. 16/0603, DDR-1017 Berlin

Verk. div. EB-Lit., „me" 1966-1985 unvollst. u. a., suche „me" 1, 2, 3/1966, Liste anf. mit Freiumschl. Claus Jungnickel, Karl-Kunger-Str. 55, DDR-1193 Berlin

Suche rollendes Material für Nenngr. N (Loks und Wagen), auch Eigenbau (BR 130, BR 120, BR 110, BR 106, BR 102, BR 211, BR 242), biete Material für Nenngr. TT (Gleise, Loks, Wagen, Zubehör). Frank Wiese, Georgenstr. 2, Pf. 23/8, DDR-Berlin 1122

Verkaufe H0-Anlage, Elektrik fertig, Landschaft halbfertig, Größe 1,9 m x 6,0 m, 4 Platten, 3 Etagen, dazu div. Mat. u. 3 Schaltpulte. Peter Oberländer, Wilsdruffer Str. 140, DDR-8210 Freital, Tel. 475627

Biete: ME-Kal. 1969-74, 76, 89, Eisenbahnkal. 71, „me" 1/1961, 62, 79, 80, 1, 5, 6, 7, 10/70, Signal 28/69, 32-34/70 u. Lit. (Liste anf.), H0 E 46; suche: DLA 3, 4 neue Aufl. u. Die Berl. S-Bahn v. Götz (1963 o. 1968). Dudde, Schinkelstr. 12, Pf. 0816, DDR-1505 Rehbrücke

Verkaufe TT: BR 56, 86, 92, 107, 110, 119, 130, 250, 294 (alle BTTB) sowie BR 23 (Zeuke) sowie vieles rollendes Material; Liste gegen Freiumschlag; suche auch im Tausch Triebwagen und T 103. Michael Diehl, H.-Taps-Str. 28, DDR-1800 Brandenburg

Verk. Reprints Helmh./Staby: Die Entwicklung der Lokomotive, 2 Text, 3 Tafel, beide 200,-; Loks u. Tender d. Bad. Staatsb., 40,-; Geschichte u. Geogr. deutsch. Eisenb., 75,-; Glasers Dampfl. 20-30, Diesel 37-53, je 35,-. Hermanutz, Nauener Str. 9, DDR-1830 Rathenow

Sammlungsreduzierung! H0, H0m, H0e, Literatur, Fotos, Dias usw. Liste (DM 2,-) bei Werner, Jarastr. 15, DDR-3034 Magdeburg

Verkaufe von Stadtilm: 1 D-Zug-Lok BR 01 u. 1 Lok 1/B mit 2achsigem Tender; von Zeuge: 1 E 44 u. 1 Diesellok BR 110, 6 elektrische Weichen u. viel 3-Leiter-Schienenmaterial, alles in Spur 0, Preis nach Vereinbarung. Manfred Heimann, Mühlweg 18, DDR-8291 Oberlichtenau, Tel. Pulsnitz 2579

Verk. Eisenbahnbücher DDR-Ausgaben, Lehmann-Eisenbahn, Loks u. Wagen, neu u. gebraucht, unter Preisliste. Liste anfordern! **Kaufe** Lokschilder jeglicher Art. Grahneis, Brinkstr. 40, D-3013 Barsinghausen

Biete versch. Literatur (n. Liste); Kleinserienmodelle; suche Piko H0 Nohab-Lok, BR 50, VB 140 DR, Straßenfahrzeuge, Fotos vom Dampflokeinsatz im Raum Gotha (auch leihweise). Andreas Walter, Neue Str. 22, Pf. 260-33, DDR-5800 Gotha 8

Biete TT-Material, 34 Loks, 180 Wagen u. Zubehör, neuwertig, zusammen für 2000,-. Robert Krause, W.-Rathenau-Str. 4, DDR-9630 Crimmitschau.

Verkaufe Samml. H0: Loks BR 01, 03, 41, 52, 55, 56, 95, 106, 2× 110, 118, 120, 130, 244 sowie verschiedene Wagen, alles unbenutzt, für zusammen 990,-. Steffen Sandig, Tharandter Str. 10, DDR-8028 Dresden.

Verkaufe Petroleum-Bahnwärter-Laterne (SH-2), 160,-, Zugschlußlat., 130,-, Schaffner-Karbidlat. mit Zubehörteilen und Betriebsanl., in Blechkasten, 140,-, sonstige Laternen, Eisenbahnsouvenirs und -schilder. Info-Blatt gegen Freiumschlag anfordern! **Suche** Loklat. aller Art, auch beschädigt oder Teile. L. Englert, Landsberger Straße 31, DDR-6100 Meiningen, Tel. 3265.

Biete: Bayr. Bhf. in Leipzig (1985), 12,-; Thür.waldb. (1986 u. 1988), je 13,-; Selketalb. (1980), 11,-; Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße (1985), 10,-; Eisenb. in Mecklenburg (1986), 13,-; Straßenb. in K.-M.-St., 15,-; Bln. u. s. S-Bahn, 25,-; Reisezugwagenarchiv I (1989), 36,-. **Suche:** transpress, Klein- u. Privatbahnarchive. Günther Schurig, Industriestr. 26d, DDR-8023 Dresden.

Verk. in H0 Triebfahrz. u. a. roll. Mat., Gleismat. (PILZ), Weichen, Schwellenband, Profil, FM-Relais m/o Weichenzugvorr., Signale (LED), Bausätze u. Gebäude, alles neuwertig, zu alten Preisen. Liste gegen Freiumschlag od. ab 17.00 h, G. Grundmann, Paretz-Hofer-Str. 36, DDR-1551 Paretz.

Sammlungs-Auflösung! Biete Eisenbahn- u. Modellbahn-Zeitschriften (u. a. MIBA, EM, Fleischmann-Kurier, Straßenbahn-Magazin u. Bücher). Liste bitte mit Freiumschlag anfordern. Uwe Poppel, Breitachzeile 13, D-1000 Berlin 27.

N-Material, Loks, Wagen usw. aus Sammlungsauflösung abzugeben. Bitte kostenlose Liste anfordern bei: M. Leidecker, Am Grenzgraben 13, D-6050 Offenbach am Main.

Suche

Modellautos M1:87, zu kaufen von in- und ausländischen Firmen. Bayer Jens, Steinweg 4a, DDR-6100 Meiningen

Suche: TT-Loks u. -Wagen, auch ältere u. def. Fahrzeuge, z.B. Silverlines-Zug, LVT-Beiwagen sowie „me" bis 6.89 + 5.89 u. E-Lok-Archiv. Joachim Peters, Dorfstr. 6, DDR-2561 Detershagen

Suche Kursbuch (Winter od. Sommer) der Deutschen Reichsbahn von 1958 od. 1959 od. 1960. Dr. Volker Johst, Stillerzeile 19, DDR-1162 Berlin, Tel. 6455963.

Sammler sucht Märklin-Eisenbahnen, Spur I/0 zu kaufen. Siegfried Röttlig, D-7500 Karlsruhe, Im Eichbäumle 64, Tel. 0721/687589

Suche älteres Bildmaterial von DR-Dampfloks (Originaldias/SW-Negative), zu kaufen od. leihweise für Veröffentlichung geg. Honorar. Angebote an: Kurt Kaiss, Mittelstr. 37, D-5653 Leichlingen 1, Tel. 02175/71474

Suche Fotos, Mat. ü. Dresdner Straßenbahn ab 1950 (Wagenpark ab 1981). Bernd Wildenhain, Mosenstr. 21, DDR-8019 Dresden

Vorkriegs-Eisenbahn, Spur 0+I von Märklin, Bing usw., Blechautos Schuco, Lehmann usw., auch beschädigt gesucht. Carl Schaefer, Marktstraße 18-20, D-3470 Höxter, Tel. 05271/2232

Biete: TT E70 gr., VT 135, BR 35, Zeuke/Diezel Güterwg., H0: BR 24, 55, 75, 89, S: Loks u. Wagen, H0m: BR 99-Herr. Suche: Mat. u. Zub., Spur 0, ESPEWE, H0m-Herr-Wagen, Schuco-Mat. Kein Verkauf. Peter Oelschlägel, DDR-1273 Fredersdorf, Lerchenstr. 14

Suche gegen Höchstpreise DR-Betriebsbücher, Lok-Gattungs- und RW-Schilder; Lokbeschreibungen, hist. Eisenbahnlit., Versuchsberichte, Protokolle, Angebote mit Preisvorstellung bitte an: Dietmar Brandenburger, Pintschstr. 2, DDR-1034 Berlin

Kaufe Eisenbahn JB 1964, erbitte Preisvorschlag. Helmut Stenschke, Ringstr. 22/129-40, DDR-8500 Bischofswerda

Märklin Spur 0, ob defekt, verrostet, bespielt od. ladenneu, vom Einzelstück bis z. kompl. Anlage, kaufe alles, jede finanzielle Größe! Seriöse u. diskret. Abwicklung, zahle bar, erbitte Angebote Friedrich Göllner, Bahnhofstr. 3, D-3070 Nienburg, Tel. 05021/2358

Seriöser, finanzkr. Privatsammler aus der BRD sucht alte Märklin-Eisenbahnen und Zubehör (Bahnhöfe, Autos, Schiffe). Biete Einsicht in aktuelle Auktionsergebnisse u. Sammlerkataloge. Speziell gesucht: besonders gut erhaltene Stücke aus Spur 0 und größer sowie Spur 00-Loks der 700er Serie. T. Koch, K.-Lindemann-Str. 24, D-6903 Neckargemünd

Suche TT E 70, braun und andere diverse Modelle, biete umfangr. Tauschmat. TT-Liste gegen Freiumschlag. M. Pilz, DDR-5301 Kleinobringen 37

Biete: me 52-65, Lit., in TT: E 70 gr., T 334, rot, E 11, E 42, BR 23, SILVLINES u. div. Wagen. Suche: Lit. zur sächs. Eisenbahngesch. in TT: E 70 br., T 334 bl., V 200 (SJ, CCCP), Dampfloks u. div. Wagen. Winfried Ulmer, Weisenfelser Str. 63, DDR-7031 Leipzig

Verk. div. EB-Lit., me 1966-1985, unvollst. u. a. Suche me 1, 2, 3/1966/Lit. Anfr. m. Freiumschl. Claus Jungnickel, Karl-Kunger-Str. 55, DDR-1193 Berlin

Biete H0 BR 211, VT 137, beige/lilla; me 64-68, 70, gebunden. Suche TT E 18, E 19, E 44 und weitere E-Loks sowie Dampflokomotiven, S-Bahn-Literatur, Angebote nur schriftlich!!! Ralf Müller, Koppenstraße 16/0603, DDR-1017 Berlin

Biete in H0 BR 55, 56, 41, 01 alt sowie verschiedene Gehäuse, in H0 BR 01[5], 41, 95, 130, Fahrwerk BR 95 und BR 93 (KLEINBAHN). Suche Fahrwerke BR 92/81 in TT sowie H0m Gleismaterial. Thomas Popp, W.-Rathenau-Str. 14, DDR-1806 Vuskwitz

Suche rollendes Material für Nenngr. N (Loks und Wagen), auch Eingenbau (Br. 130, BR 120, BR 110, BR 106, BR 102, BR 211, BR 242). Biete Material für Nenngr. TT (Gleise, Loks, Wagen, Zubehör). Frank Wiese, Georgenstr. 2, DDR-1122 Berlin, Pf. 23/8

Suche Dynamo (Bing oder Märklin) für große Modelldampfmaschine. Willi Neff, Kapuzinerstr. 1, D-8600 Bamberg

Suche: DRG MS, Alu-Schilder, Loklaternen Gas/Petroleum, Betriebsbücher, Dampfläutewerk, MS-Pfeife, mit Preisangaben. **Biete:** 01+41 Video (Luftaufnahmen, Lok auf Hindenburgdamm, Rendsburger Hochbrücke, Führerstandsmitfahrt u. anderes). Bernd Förster, Beim Meilenstein 3, D-2400 Lübeck, Tel. 0451/690044.

Kaufe Rokal TT od. Egger-Bahn, auch Einzelteile. Ingo Vierk, Billwerder Str. 29a, D-2050 Hamburg 80.

Biete: BR 99 H0m (Herr) sowie 2 Altenberger-Wagen (Hruska). **Suche** „Modelleisenbahner", 9/70; 11, 12/71; 1, 2/72; Dampflokarchiv, Bd. 2. Christian Stier, Hugo-Bean-Str. 48, DDR-9800 Reichenbach (r.)

Biete: H0: BR 23, 24, 64, 75, 66, Bausatz ETA, SKL, Kleinserien, rollendes Material H0; me, Jg. 67, 68, 88, 89. TT: E 70. Liste mit Freiumschlag anfordern. Suche me, Jg. 52-55, ESPEWE-Modelle. Heiko Kölle, Altperverstr. 18, DDR-3560 Salzwedel, Tel. 5192

Kaufe gut erh. von BTTB BR 211 und BR 242 sowie Diesellok und Lok-Archiv Sachsen 1 und 2. Rudolf Prosche, Schwalbenbergweg 52, DDR-1512 Werderitt

Suche PIKO-„Altenberger"-Mitteleinstiegswagen, Kat.-Nr. 399/677 (1969), nur sehr gut erhalten. Angebote mit Preis an: U. J. Jansen, Lülanden 13, D-2000 Hamburg/Wedel

Biete versch. Technik-Poster Eisenb. Liste geg. Freiumschlag. Suche TT E 70 u. T 334, Reisezugwg., a. Bd. 1. R. Scholz, O.-Schmiedt-Str. 37K, DDR-7033 Leipzig

Suche: transpress-Lit. üb. Strb. (alle Strb.-A. u. a.). **Tausche:** Strb. in K.-M.-Stadt. „Die Saaleisenb." u. versch. Fahrpläne. **Suche** Kontakt zu Strb.-Fans! Mathias Schneider, Amselsteg 6, DDR-8054 Dresden.

H0: Schmalspurloks u. -wagen; Aussichtswagen, Windbergbahn, Wagenbausätze (auch angefangen). Hans Hofmann, Thälmann-Str. 69, DDR-8211 Kleinnaundorf.

Sammler sucht Spur 0, nicht nur Märklin, auch ausgefallene Stücke wie Bing, BUB, Fandor usw. Erbitte Angebot, komme u. zahle bar. Leidecker, Am Grenzgraben 13, D-6050 Offenbach am Main, Tel. 069/814842.

Modelleisenbahnflohmarkt

13.10.90 von 10-16 Uhr, Hotel Goldener Stern, Kamenz
14.10.90 Kulturhaus Maternstr., Dresden v. 10-16 Uhr

Privater Ankauf - Verkauf - Tausch · Tischgebühr DM 13,–

Tischbestellung an Gisela Keller, Dietrichstraße 4, 8290 Kamenz, Tel. Kamenz 5492

MODELLEISENBAHN-GESCHÄFT in der BRD **sucht** engagierten **GESCHÄFTSPARTNER** in der DDR (Stadt über 100000 Einwohner), der bereits ein Geschäft führt oder dergleichen plant.

Zuschriften an T+M Verlagsgesellschaft mbH, Otto-Grotewohl-Straße 19D, DDR-1086 Berlin, Chiffre Nr. 8485542

Suche

Suche unbespielte Modellautos von Corgi, Dinky, Gama, Märklin, Schuco und Siku, möglichst mit Schachteln, aus der Zeit 1950-1975 sowie unbeschädigste Elastolin- und Lineolfiguren. Bruno Rosenkranz, Wildenbruchstr. 24, D-4000 Düsseldorf, Tel. 0211/553931

Welcher Eisenbahnfreund hat Interesse für die Schmalspur 0e? Kontakt-Adresse: Berliner Schmalspur- u. Feldbahnfreunde, Ekkehard Kruse, Wilhelmsruher Damm 193, D-1000 Berlin 26, Tel. 4156191.

Seriöser, finanzkr. Privatsammler aus der BRD sucht alte Märklin-Eisenbahnen u. Zubehör (Bahnhöfe, Autos, Schiffe). Biete Einsicht in aktuelle Auktionsergebnisse u. Sammlerkataloge. Speziell gesucht: besonders gut erhaltene Stücke aus Spur 0 u. größer sowie Spur 00-Loks der 700er Serie. T. Koch, K.-Lindemann-Str. 24, D-6903 Neckargemünd.

Suche für Sammlung reprofähige Fotos, schwarz/weiß oder Dias der SŽD (UdSSR) der letzten zehn Jahre. Bezahlung oder Tauschwünsche. Joachim Petersen, Planeten 7, D-3003 Ronnenberg, OT Empelde, Tel. 0511/435029

Biete: Versch. Literatur (n. Liste), Kleinserienmodelle. Suche: Piko H0 Nohab-Lok, BR 50; VB 140 DR; Straßenfahrzeuge; Fotos vom Dampflokeinsatz im Raum Gotha (auch leihweise). Andreas Walter, Neue Str. 22, DDR-5800 Gotha 8, Postfach 260-33

Suche zur Sammlungsverweiterung meiner Sammlung Lok- und Waggonfabrikschilder deutscher Herkunft, sehr gute Bezahlung zugesagt. Heinz-Peter Schmitz, Unterer Berg 3, D-5591 Landkern, Tel. 02653/8178

Suche TT V200 br. SJ, V 200, mit Aufschrift „Deutsche Bundesbahn" sowie Loks, Wagen u. Kataloge von Tri-Ang. KITMASTER, Wesa, Rokal- u. USA-Herstellern. Alles nur in TT! Torsten Mörner, Pöhlbergstr. 20, DDR-1140 Berlin

Schwellenband + Gleis, Spur N der Firma Pilz GmbH. Mario Hauber, Dr.-S.-Allende-Str. 59, DDR-6219 Bad Salzungen, Tel. 2537

Modellbahnpraxis-Informationen, über die TT-Bahn, Heft 1 bis 15. Christian Janotta, Vitus-Bering-Str. 34/II.3, DDR-2520 Rostock 26, Tel. 37661/57

Suche: Indianer, Cowboys, Ritter usw., Tiere aus brauner, tonartiger Masse mit Drahtverstärkung innen, Fahrzeuge, Burg, Bauernhof, Kataloge, alles nur von LINEOL und ELASTOLIN (HAUSSER). **Biete:** Modellbahnmaterial, verschiedene Spurweiten, Modellautos, Zubehör, Eisenbahnliteratur, Kalender usw. od. Bezahlung. H. Lang, Bangemannweg 7, D-3000 Hannover 91.

Tausche

BR 107 u. 56 grün, TT u. Preiser-Modellfiguren, H0 im Tausch gegen M 61 u. BR 55 N. Angebote bitte schriftlich an Marc Völlger, H.-Kussek-Str. 20g, DDR-4073 Halle

Biete „me" 52-65, Lit., in TT: E 70 gr., T 334 rot, E 11, E 42, BR 23, Silvlines u. div. Wagen; suche Lit. zur sächs. Eisenbahngesch. in TT: E 70 br., T 334 bl., V 200 (SJ, CCCP), Dampfloks u. div. Wagen. Winfried Ulmer, Weißenfelser Str. 63, DDR-7031 Leipzig

Tausche TT BR 110, 118, 130, 35, 254, 106, 94, 80, 103, 171, H0-Kranwagen, VT 135 u. 3 BW Autotransportwgn., INOX-Wagen, gegen E-Loks (außer BTTB), Kleinserien, VT 175, E 70, Drehscheibe, BR 01, Springbrunnen. Michael Lehmann, Ruststr. 8, DDR-7031 Leipzig

Suche Tauschpartner!
Biete: Neue Märklin Spur 1, limitierte „Krokodile", Loks in Ganzmetall, seltene Wagen, Zubehör, Panzertransportzug, Schienenpanzer usw. **In Spur 0:** Loks und Wagen von PAYA (aus Blech mit alten Märklin-Kupplungen und Federpuffer), auch 4achsige Kesselwagen „LEUNA". Wagen von Stadtilm und Zeuke. Blechschienen. Ferngesteuertes Polizeiauto mit Sprechfunk! **Suche:** Märklin Spur 0, Fahrzeuge und Zubehör. Alte Dampflokschilder. Alte Holzminiaturen aus dem Erzgebirge. Auch Ankauf. Schilsky, Manteuffelstr. 58, D-1000 Berlin 42

Modelleisenbahnzubehör - Spielwaren - Plastteile - elektrotechnische Artikel

MODELLBAHN KLÖTZNER ZUBEHÖR

Herstellung + Handel

KLAUS KLÖTZNER

Prof.-E.-Fraaß-Pl.1, 9610 Glauchau/Sa.

Biete in H0 01-95, E 11-BR 244, BN 150-BR 130, BR 185, 195, VT 137 DRG 3tlg., VT 137 DR 2tlg., Gwg., Pwg., umfangreiche Modellauto-Sammlung (viele ESPEWE-Mod.), Zubehör; suche N-Loks, -Wg., -Zubehör Epoche II. Olaf Rossa, Karl-Marx-Str. 11, DDR-7220 Pegau

Verschiedenes

Spielzeugbörsen in Sachsen
Leuna, 7.10., 9-15 Uhr, Klubhaus Chemnitz, 14.10., 9-13 Uhr, Stadthalle Dresden, 21.10., 9-15 Uhr, Zentralgaststätte Robotron.
Info: Hans Schimpf, Josephstr. 38, DDR-7033 Leipzig

Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche

Ab **sofort** können Sie **Ihre private Kleinanzeige** im **MODELLEISENBAHNER** aufgeben. Angeboten, gesucht oder getauscht werden können **z. B. Literatur, Modellbahnartikel und historisches Eisenbahnmaterial.** Ihre Anzeige wird von **über 300.000 Interessenten** gelesen. Füllen Sie einfach den Bestellschein mit Ihrem **Angebot/Wunsch** aus. Senden Sie den Schein dann an die T & M Verlagsgesellschaft. Ihre private Kleinanzeige erscheint in der nächstmöglichen Ausgabe. Sie erhalten von uns eine **Rechnung.**

Veröffentlichen Sie folgende Kleinanzeige im MODELLEISENBAHNER:
Bitte ankreuzen: ☐ BIETE ☐ SUCHE ☐ TAUSCHE

ANZEIGENPREIS: Bis zu 6 Zeilen kosten DM 24,–, jede weitere Zeile DM 6,– incl. MWST. Ihre Anschrift – evtl. mit Telefon – setzen wir ein. Sollte Ihr Anzeigentext länger als 5 Zeilen sein, so senden Sie uns diesen bitte formlos zu.

NAME/VORNAME

TEL.

STRASSE, NR.

ORT/PLZ

DATUM/UNTERSCHRIFT

Bestellschein ausfüllen:
pro Zeile maximal 36 Zeichen (incl. Satzzeichen und Leerzeichen)

Gewerbliche (!) Anzeigen auf Anfrage beim Verlag

Bestellschein ausschneiden und einsenden an:

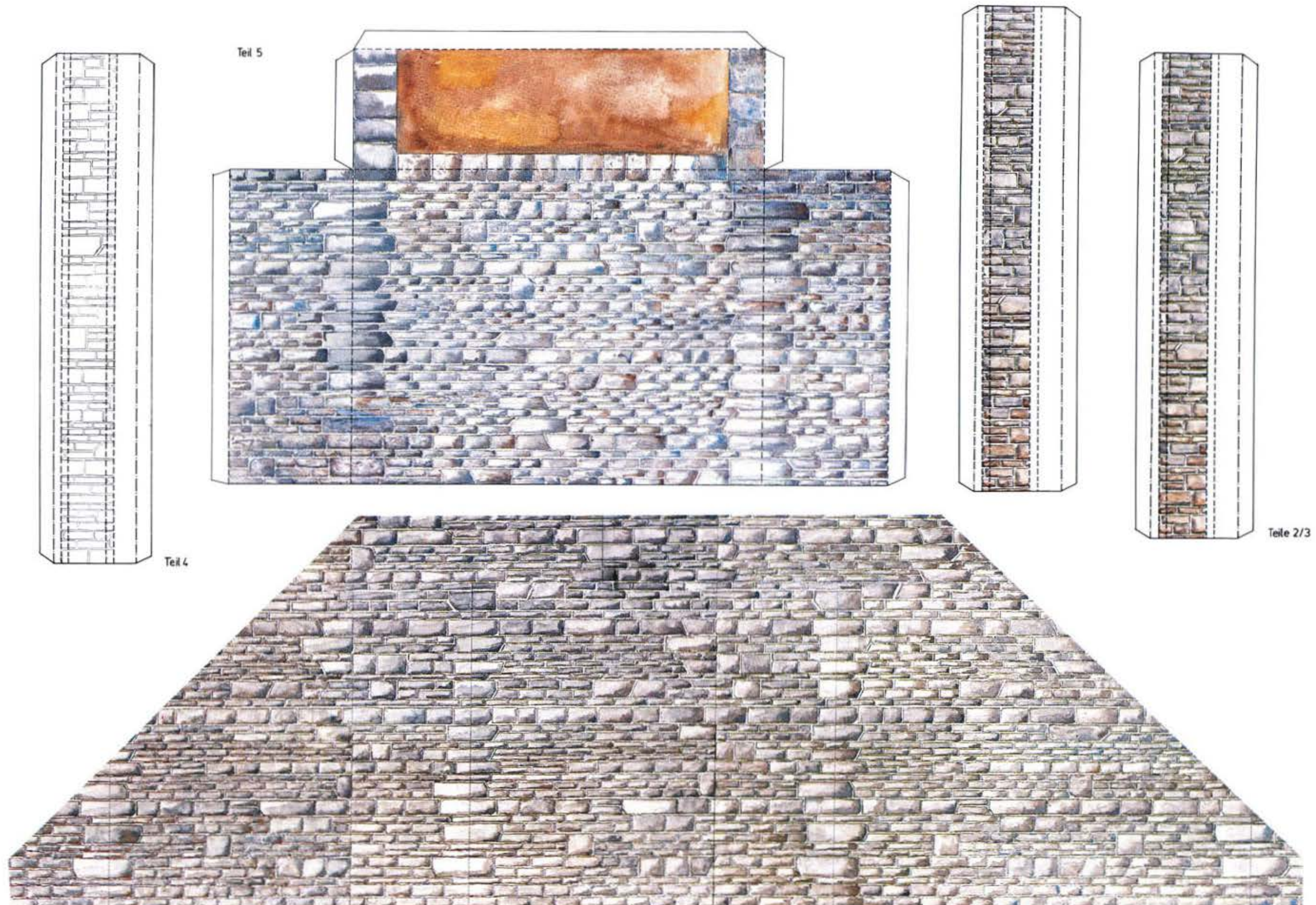
T& M
Verlagsgesellschaft
Anzeigenabteilung
Postfach 1410
Otto-Grotewohl-Str. 19 D
Berlin, 1086

(Bitte kein Geld schicken!)

Der 1. MEB-Modellbau-Bogen

Die Widerlager der Schnauderbachbrücke

Bitte vor dem Ausschneiden Hinweise auf der Rückseite beachten.



Auf gutes Gelingen!

Liebe Modellbahnbauer!

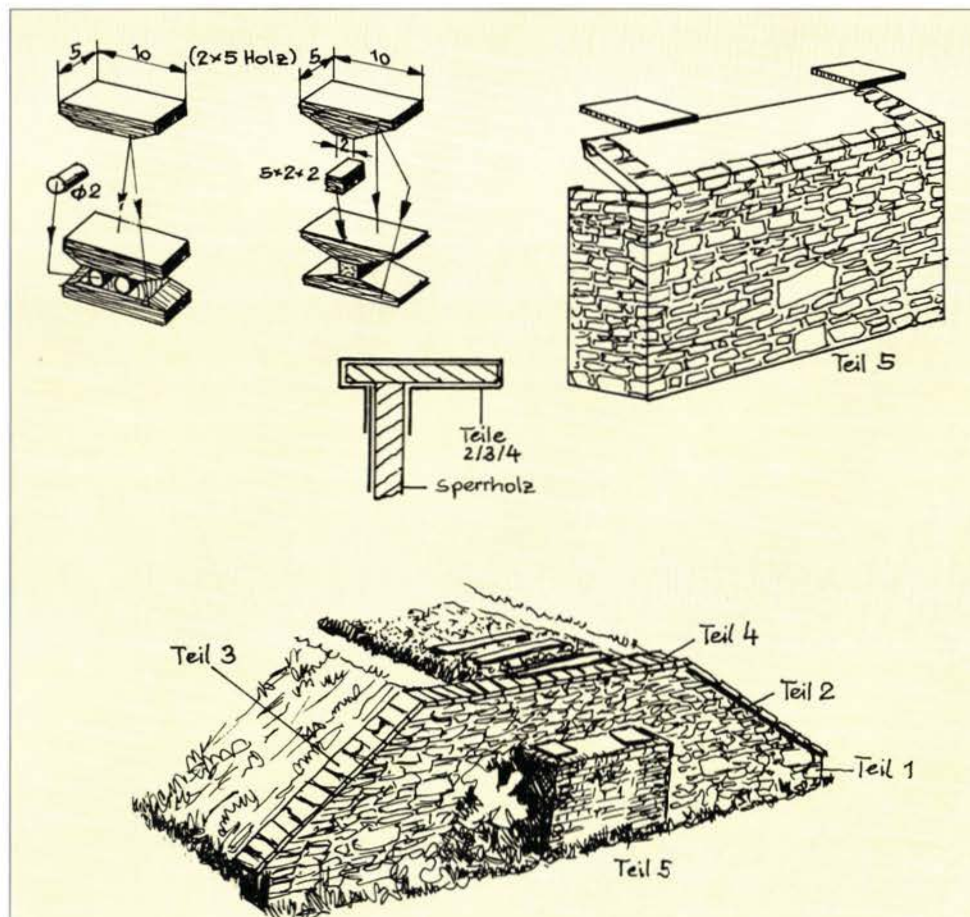
Immer wieder begegnen uns in Zeitschriften und Büchern oder vor Ort Eisenbahnbauwerke, die einen spezifischen Reiz und Gedanken auslösen: »Sollte man mal nachbauen!« Oft wird dann das Vorbild fotografiert oder kopiert und der Fundort notiert; dann wandert die Unterlage zunächst ins Archiv, um später darauf zurückgreifen zu können. Dieses »später« zieht sich oft lange hin. Nicht, weil das Interesse erloschen ist, sondern meistens, weil der Aufwand zum Nachbau beträchtlicher wird, als man zunächst annahm.

Beim Bau wiederum sind es weniger die Konstruktionsarbeiten, die den großen Zeitaufwand ausmachen. Viel zeitintensiver ist für Viele der Umgang mit Farbe, um dem Bauwerk das erwünschte Aussehen zu geben. Ja, diese Schwierigkeit hält viele Freunde regelrecht vom Selbstbau ab. Gelungene Bauten - Werke vieler Stunden – sind in Minuten um ihre mögliche Wirkung gebracht.

Der MEB-MODELLBAU-BOGEN will hier Abhilfe schaffen. Der MODELL EISENBAHNER beginnt diesen Service mit einem höchst praktischen Beispiel. Die in der Clubanlage auf den Seiten 18 bis 21 vorkommende Brücke über den Schnauderbach halten wir für so typisch, daß wir uns entschlossen, sie als ersten Konstruktionsbogen in der Nenngröße $H0_m$ anzubieten. Im nächsten Heft wird das gegenüberliegende Widerlager folgen.

Sicher wird mancher erklären, daß ihm die Brücke über den Schnauderbach wenig nütze, weil er eine über den Forellenbach benötige. Gut. Aber zu erfahren, wie solches Bedürfnis rationell befriedigt werden kann, ist unseres Erachtens auch eine wesentliche Hilfe.

Im übrigen: Wir sind als Redaktion selbstredend für alle Anregungen in dieser (und in jeder anderen) Richtung offen. Schließlich sind wir für die Leser da, und nicht umgekehrt.



Der 1. Eigenbau-Bogen

Die Widerlager der Schnauderbachbrücke

Unser heutiger Bastelbogen ermöglicht den Bau eines Brückenwiderlagers für stählerne Eisenbahnbrücken beliebiger Stützweite mit gerader Flügelmauer und vorgesetztem Widerlagerschaft. Der massive Teil des Widerlagers besteht aus scheitgerechtem Bruchsteinmauerwerk und ist charakteristisch für eine Vielzahl von Brückenkonstruktionen, die mit mittleren Stützweiten in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts gebaut wurden. So auch die auf den Seiten 28 bis 31 beschriebene Schnauderbachbrücke der G.M.W.E.

Zum Modellnachbau wird die Flügelmauer (Teil 1) mit Kontaktkleber auf 1,5 mm dickes Sperrholz aufgeklebt und ausgesägt. Das Widerlager wird mit Hilfe der Klebefalze zum Kasten geklebt und mittig vor die Flügelmauer geklebt. Die Streifen der oberen (Teil 4) und der seitlichen Mauersimse (Teil 2/3) werden entlang der Falzlinien geknickt und um einen Sperrholzstreifen herumgeklebt.

Nachdem die vormontierte Flügelmauer mit dem Widerlager am Ende der Dammkonstruktion stumpf angeleimt wurden, können die Simse aufgeleimt werden. Gras und kleine Büsche am Fuße der Flügelmauer und des Widerlagers betten die Konstruktion harmonisch in das Landschaftsbild ein. Die Brückenwiderlager bestehen aus dem festen (Bock-) und dem beweglichen (Rollen-) Lager, und sie werden nach der nebenstehenden Zeichnung aus Holz hergestellt. Als Fundamentplatten zwischen Brückenwiderlager und Widerlagermauerwerk dienen etwa 1 mm dicke Pappscheiben (10 mm x 10 mm) die grau gestrichen und auf das Mauerwerk aufgeklebt werden.

Und weil zu jeder Brückenkonstruktion immer zwei Widerlager gehören, wiederholen wir unseren Ausschneidebogen noch einmal im nächsten Heft.

Zeuke-TT alias Berliner TT-Bahnen

Kein Scherbenhaufen

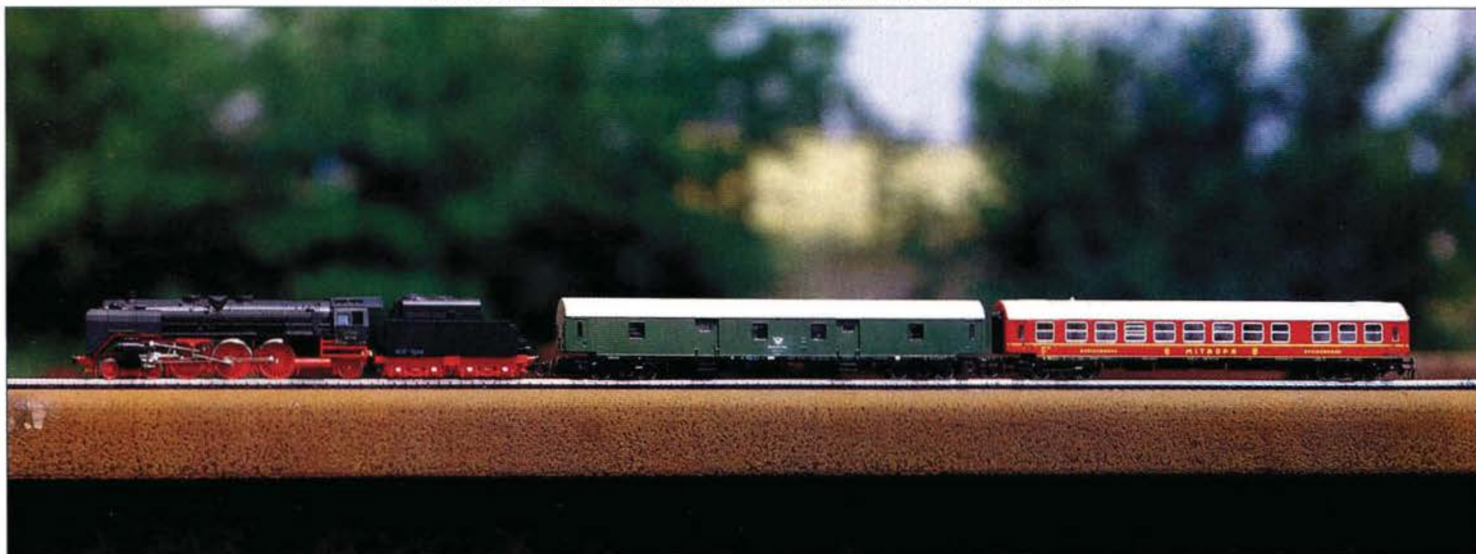
Die älteren unter uns werden sich vielleicht noch erinnern: Zeuke & Wegwerth, bis 1956 ein Privatbetrieb, der anfänglich nur elektrische Eisenbahnen in der Spur 0 produzierte, dann eine Kommanditgesellschaft, und zuletzt, ab 1972, der Status eines volkseigenen Betriebes (VEB). Jetzt, seit dem 1. April 1990, firmiert das Unternehmen als Berliner TT-Bahnen Zeuke GmbH.
Hauptgeschaftsführer ist Werner Zeuke, der ehemalige Besitzer und neue Gesellschafter; Geschäftsführer ist Hans-Henning Schauer, der Betriebsdirektor aus der VEB-Zeit. Wie aus dieser Konstellation ersichtlich, hat Herr Zeuke vom VEB keinen Scherbenhaufen übernommen. Allerdings geben sich die beiden Unternehmer keinen Illusionen hinsichtlich des Marktes hin. Das Volkseigene Kombinat Spielwaren in Sonneberg betrachtete seinen Berliner TT-Bahnbetrieb stets als lästig: er brachte – im Verein mit PIKO – nur 10 Prozent des Umsatzes, verlangte aber als Voraussetzung einen enormen Aufwand an Buntmetall, Spezialfarbe, Sondermaschinen. Plüschtiere und Puppen waren da weitaus anspruchsloser.
Zeuke-TT will in die Vollen gehen. Fließfähigeres Plastmaterial für feingliederige Details, kratzfestere Farben, Kupplungen mit höherer funktioneller Sicherheit, ein eigenes Modellgleissystem (in Zusammenarbeit mit Pilz), ein elektronischer Fahrregler (in Zusammenarbeit mit Robotron) werden derzeit schon realisiert. Zur Herbstmesse 1990 in Leipzig war Zeuke-TT mit 14 neuen Fahrzeugen vertreten, darunter einem Mauertransportwagen! Über eine Digitalsteuerung wird nachgedacht und vorverhandelt.
Produktionstechnisch stehen vor der Zeuke-Mannschaft keine unüberwindbaren Schwierigkeiten. Finanziell sieht die Zeuke-Führung die Zukunft nicht so positiv. Eine Lokomotive der Baureihe 23 kostete in jedem Modellbahngeschäft der DDR von 1958 bis 1990 konstant 49,50 Mark. Damit war kein Kapital anzuhäufen. Das wenige Geld wurde vom 30. Juni auf den 1. Juli 1990 halbiert. Den Großhandel mit seiner Pufferfunktion zwischen Produzenten und Einzelhandel gibt es nicht mehr. Dem Einzelhändler sollen Zahlungsfristen eingeräumt werden, der Export – bisher vornehmlich ins »sozialistische Ausland« – stockt und ist finanziell durch das ungeregelte Verhältnis zwischen transferiblem Rubel und freikonvertierbarer Mark nicht abgesichert. Das DDR-Wirtschaftsministerium erwies sich als zur Hilfe unfähig. Bleiben vorerst der deutsche und der westeuropäische Markt. Hier bestimmen Qualität, Lieferfähigkeit, Termintreue, Preissolidarität die Geschäftsordnung. Und Ideen für Neues.
Wir werden erleben, wohin die Berliner TT-Bahnen auf ihrem neuen Gleissystem rollen. *F.B.*


Einstiger Besitzer, neuer Gesellschafter: Werner Zeuke (72)

Aus dem Produktionsprogramm

DAMPFLOKOMOTIVEN
DR: 01 (2'C1'), 35 (1'C1'), 56 (1'D), 81 (D), 9265 (D), 86 (1'D1'); weitere Bahnverwaltungen: CSD.
DIESELLOKOMOTIVEN
DR: V 36 (C), 107 (Bo'Bo'), 110 (B'B'), 118.1 (B'B'), 119 (Co'Co'), 130 (Co'Co'), Leichttriebwagen mit Beiwagen;
weitere Bahnverwaltungen: DB, MAV, SNCB, CSD, SShD.
ELEKTRISCHE LOKOMOTIVEN
DR: 211 (Bo'Bo'), 242 (Bo'Bo'), 250 (Co'Co'), 254 (Co'Co'); weitere Bahnverwaltungen: DB, ÖBB, CSD, SShD.
REISEZUGWAGEN
Intercitywagen, Expreßzugwagen, Schnellzugwagen, Speisewagen, Schlafwagen, Bahnpostwagen, Personenwagen, Abteilwagen verschiedener Klassen und Bahnverwaltungen;
zweiachsig in der Länge 91 mm und 116 mm;
dreiachsig in der Länge 109,6 mm;
vierachsig in den Längen 159,5 mm und 195 mm.
GÜTERWAGEN
Gedeckte und offene Wagen, Klappdeckelwagen, Kühlwagen, Weinfaßwagen, Silowagen, Kesselwagen, Selbstentladewagen, Rungenwagen, Plattformwagen, Containertragwagen, Autotransportwagen, Gepäckwagen verschiedener Bahnverwaltungen;
zweiachsig in den Längen 76 mm, 81,5 mm, 83 mm, 91 mm, 96 mm, 98 mm, 109,6 mm, 115,8 mm, 116,8 mm, 118,5 mm;
vierachsig in den Längen 104 mm, 108 mm, 132 mm, 137 mm, 166,3 mm.
ZUBEHÖR
Schienen, Weichen, Kreuzungen, Trenn-, Unterbrecher-, Schalt-, Gleichrichtergleise, Netzanschlußgeräte, Signale, Fahrleitungen, Brückenbausätze.

01 als Berliner TT: Als Zeuke-TT ab Herbst 1990 nunmehr mit Sicherheit lieferbar.



✉ Leserbriefe bitte an: MODELL EISENBAHNER, Otto-Grotewohlstraße 19 D, O-1086 Berlin

Ausnahmsweise noch Gartenbahnen

Zum Messebericht in »me« 5/90 möchte ich bitte erklärt haben, inwieweit das Erscheinen von DRG-Varianten des Pw Post i 34 »und vielen Wagen des altbekannten PIKO-Güterwagenprogramms« für die »bisher stiefmütterlich behandelten Nebenbahnliebhaber« Anlaß zum »Hoffen auf bessere Zeiten« bietet. Derartige Hoffnungen wären m. E. viel mehr gerechtfertigt, wenn z. B. außer dem tatsächlich vorgestellten dreiachsigen Rekowagen die Baureihen 100, 101, 50 (.35), 52 (.8), 118 C'C', 119, 171/172, 89 (T3) und andere zu sehen gewesen wären.
In diesem Zusammenhang möchte ich Sie noch auf folgendes hinweisen. Beim Durchlesen Ihrer Zeitschrift entsteht des öfteren der Eindruck, daß es für Sie nur die Nenngröße H0 gibt; ausnahmsweise werden noch Gartenbahnen geduldet. Ein Paradebeispiel dazu lieferte »hjw« bei der Vorstellung der Burg Lauterstein. Der dazu veröffentlichte Kommentar lautete: »Ein maßstäbliches H0-Modell wäre besser gewesen«. Sie werden sicher verstehen, daß das unkommentierte Stehenlassen derartiger Äußerungen zwangsläufig zu dem o. g. Schluß führt. Der schlechte Eindruck wird auch nicht durch die ebenfalls unkommentierte Wiedergabe des Geredes von zurückgegangenen Bedarf an N-Modellen verbessert.
Uwe Schmidt, Dresden

Berechtigung

Ansonsten möchte ich Ihnen mitteilen, daß ich nach Probelesen von mehreren westlichen Eisenbahn- und Modellbahnzeitschriften zu der Ansicht gekommen bin, daß unser »me« trotzdem seine Berechtigung hat und ich nicht auf ihn verzichten möchte, auch wenn einiges verbessert werden könnte und derzeit die Auslieferung nicht so klappt. Man hofft ja, daß es wieder besser wird.
Frank Laffin, Oberröblingen

Dampfparadies Wolsztyn

Voraussichtlich bis 1992 werden folgende Fahrplanänderungen im Rahmen des Dampfzugbetriebs gültig sein (siehe dazu »me« 8/90, S. 16 und 17):
Opalenica - Grodzisk Wkp. - Wolsztyn - Suchlechów
Der außer sonntags verkehrende Frühzug von Grodzist Wkp. nach Sulechów fährt jetzt schon um 5.27 Uhr; Nahgüterzug ab Wolsztyn nach Sulechów verkehrt nur nach Bedarf; Abfahrt gegen 7 Uhr; Niegosawice - Kozuchow - Nowa Sól.
Neben den im Heft 8 genannten Zügen werden auch alle abendlichen Leistungen mit Dampf gefahren; meist vorwärts nach Nowa Sól. Eingesetzt ist eine Ty 2 oder 42.
Nowa Sól - Wolsztyn
Züge fahren durchweg nach Wolsztyn vorwärts, Abweichungen meist nur bei Bestellungen durch Reisegruppen für Loks nach Nowa Sól.
Zbaszynek - Wolsztyn - Leszno
Es verkehren keine planmäßigen Dampfgüterzüge mehr; für den Reiseverkehr ist eine 01 49 vorgesehen, hier die Leistungen: Mo-Sa P 33 040 Wolsztyn - Leszno S., Feiert. P 33 022 Zbaszynek - Leszno, täglich P 33 025 Leszno-Zbaszynek, Mo-Sa P 33 o26 Zbaszynek - Leszno; So., Feiert. P 33 030 wie 33 026, täglich P 33 035 Leszno - Zbaszynek, täglich P 33 036 Zbaszynek - Wolsztyn.
Jörg Lempe, Weinböhla

Druckluft contra Saugluft

Der Beitrag »Druckluft contra Saugluft« auf der 2. Umschlagseite in Heft 8/90 enthält einige Aussagen, die nicht den Tatsachen entsprechen.
Bekannt ist, daß auf der Schmalspurstrecke Oschatz - Kemlitz nunmehr das Saugluftbremssystem Bauart Körting verwendet wird. Diesbezüglich sind auch die Bauteile der im Schnellpflug installierten Notbremsluftleitung ausgelegt. Der Anschluß zur Lokomotive erfolgt über die üblichen Luftkupplungen der Saugluftleitung. Damit kann der Schneepflugführer im Gefahrenfall eine Notbremsung einleiten.Der Schneepflug selbst besitzt nur eine Spindelhandbremse. Zusätzlich ist am Schneepflug ein Druckluftanschluß installiert, der der Druckluftversorgung einer pneumatischen Scharverstelleinrichtung dient. Dazu ist eine separate Schlauchverbindung Lokomotive - Schneepflug herzustellen. Somit steht dem Einsatz dieses Schneepflugs entgegen den Darlegungen im o. g. Beitrag nichts im Wege.
Zentrum für Wagenentwicklung und Werkstättentechnik, Karl-Marx-Straße 39, Delitzsch, 7270

Erbauer verschwiegen

In me 8/90 stellten wir auf Seite 19 einen TATRA-Straßenbahnwagen vor. Verschwiegen wurde, daß der Erbauer dieses Fahrzeugs unser Leser Jörg Haenel aus Kreischa ist. Das gelungene Modell erhielt 1985 zum Internationalen Modellbahnwettbewerb in Trutnow (CSFR) einen 2. Platz. **MEB**

Komplett abzugeben

Aus Platzmangel habe ich mich entschlossen, meine Sammlung des »me«, komplette Jahrgänge 1958 bis 1988 (Einzelhefte ab 1956), kostenlos abzugeben. Die Hefte würde ich gegen Erstattung der Portokosten (18.-DM) versenden. Sie könnten auch abgeholt werden. Hier meine Anschrift: *Reinhard Zehler, Oscar-Paret-Straße 11, W-7140 Ludwigsburg.*

Leiterplatte um 180° drehen

Infolge einer von der Druckerei nicht ausgeführten Korrektur wurde die im Heft 9/90 auf Seite 23 veröffentlichte Leiterplatte auf dem Kopf stehend abgedruckt. Wir bitten um Nachsicht. **MEB**

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die inhaltliche Gestaltung Ihrer Zeitschrift möchte ich Ihnen ein großes Lob aussprechen. Ich möchte Sie bitten, die Zeitung so zu lassen, wie sie bisher war, und nicht die Klischees unserer westlichen Zeitungen wie Miba und »eisenbahnmagazin« zu übernehmen. Als Modelleisenbahner bin ich nämlich daran interessiert, in der Zeitung etwas zum Nachbauen zu finden, und zwar nach Möglichkeit ohne großen Einsatz finanzieller Mittel. Das war bisher in Ihrer Zeitung so, wahrscheinlich bedingt durch die schlechte Versorgung mit Modellbahnmaterial und die daraus resultierende Findigkeit der Bastler. Wenn Sie dann noch ab und zu wieder eine Story zum Thema »Feuer, Wasser, Kohle« bringen könnten? Ich kann mir gut vorstellen, daß Ihre Marktchancen steigen könnten, wenn in jeder Zeitung eine gute und einfache Bauanleitung zu finden ist. Übrigens, kurz nachdem ich den ersten Schienenbus der K. Sächs, ST. E. B. nach Bauanleitung aus dem »modelleisenbahner« fertiggestellt hatte, wurde das Fahrzeug als Messeneuheit der Fa. Günther vorgestellt.
Walter Kerker, Bielefeld

Sehr geehrter Herr Machel,

Ihnen und Ihrem Team möchte ich herzlich zur Juli-Ausgabe 1990 des »me«, welchen ich am Kiosk im Münchner Hauptbahnhof kaufen konnte, gratulieren.
Inzwischen habe ich auch das August-Heft. Der Beitrag über die Berliner S-Bahn ist gut, wenn auch nicht klar hervor geht, warum die Westberliner Bevölkerung die S-Bahn gemieden hat.
Hier nocheinmal zur Erinnerung: Auslöser war der traurige 13. August 1961! Der Slogan damals: »Keine Mark für Ulbrichts Stacheldraht«.
Sagen möchte ich Ihnen noch, daß der »me« in dieser und noch mehr in der angekündigten, erweiterten Form eine Bereicherung in der Palette der angebotenen Modellbahnzeitschriften ist; und dazu noch äußerst preiswert.
Klaus Wiegandt, Germering

Nach Oberrittersgrün

Betriebe, die ihre 750 mm spurigen Werkbahnen aufgegeben haben, sind für den Museumsbahnhof Oberrittersgrün jederzeit sehr interessant. Die dort ehrenamtlich wirkenden Freunde würden gerne betriebsfähige und nicht betriebsfähige Lokomotiven und Schleppfahrzeuge dieser Spurweite übernehmen. Entsprechende Hinweise sind bitte an die Gemeinde Rittersgrün, 0-9444 Rittersgrün, zu geben.
Bernd Kramer, Schwarzenberg

Mit System

Seit fast drei Jahren benutze ich ein Computer-Programm in der Programmiersprache dBase, mit dem ich die für mich interessanten Artikel aus dem »me« erfasse. Beiträge können in zehn Fachbereichen oder nach im Titel und Untertitel vorhandenen Begriffen gesucht werden. Zur Zeit sind rund 1300 Beiträge aus dem Zeitraum 7/1982 bis 12/1989 gespeichert. Das Programm läuft auf allen gängigen PC unter dem Betriebssystem SCP (CP/M) und DCP (MS-DOS). Nähere Informationen gegen adressierten und frankierten Rückumschlag sind möglich.
Bernd Matzke, Rosa-Luxemburg-Str. 6, Delitzsch, 7270

Die von 22 Säulen getragene Bogenhalle des Langen Ganges im Stallhof

Erde, Wasser, Luft

Ein Verkehrsmuseum und seine Sorgen! Das Verkehrsmuseum Dresden hat nicht nur die vornehme Adresse im Kern der Dresdner Altstadt. Es hat auch eine wechselvolle Geschichte. Der Grundstein zu dem denkmalgeschützten Gebäude wurde 1586 unter Kurfürst Christian I. gelegt.

Die dreiflügelig und zweigeschossig konstruierte Remise nebst Stall beherbergte im Obergeschoß schon beizeiten wertvolle Gemälde-, Porzellan- und Waffensammlungen. Vielerlei Umbauten fanden in 360 Jahren statt, schließlich auch die Benennung nach dem 1873 verstorbenen sächsischen König Johann. Am Morgen des 14. Februar standen nach dem Luftangriff der Amerikaner nur noch die brandgeschwärzten Außenmauern. 1954 begann der Wiederaufbau, bereits mit der Absicht, hier das Verkehrsmuseum einzurichten. Der Autor vermeldet mit Stolz, als Student in den fünfziger Jahren an diesen Enttrümmerungsarbeiten mitgewirkt zu haben. Seit Ende der sechziger Jahre stehen 5.000 m² Ausstellungsfläche zur Verfügung. Inzwischen wurde auch der Stallhof rekonstruiert, einst Mittelpunkt ritterlicher Spiele und Schauturniere. 21 im Stil der italienischen Renaissance gestaltete toscanische Rundbogenarkaden mit den Wappen der Sächsischen Länder bilden und schmücken den » Langen Gang«.

Am 13. Februar 1945 war nicht nur das Johanneum, sondern auch das Sächsische Eisenbahnmuseum dem Bombardement zum Opfer gefallen. Nur wenige Stücke bildeten den Grundstock, als 1952 begonnen wurde, in einem Schuppen des Güterbahnhofs Dresden-Neustadt eine neue Sammlung aufzubauen. 1956 eröffnete das Verkehrsmuseum anläßlich der 750-Jahr-Feier Dresdens in der ersten wiedereingerichteten Halle im Erdgeschoß des Johanneums die erste öffentliche Ausstellung. 1966 war der Innnenausbau



Das Johanneum am Neumarkt – Sitz des Dresdner Verkehrsmuseums

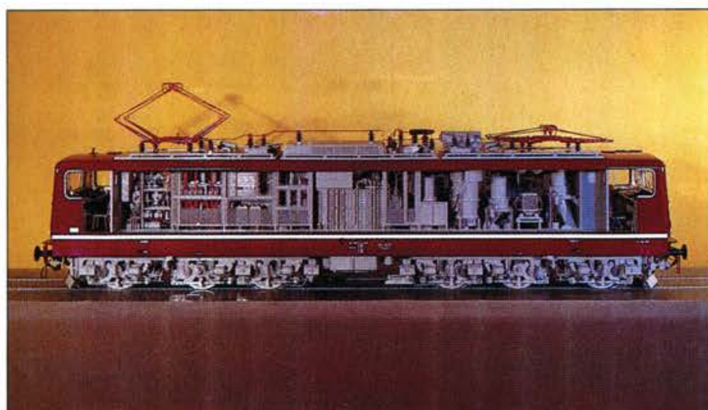


Zur Sammlung Kraftfahrzeuge gehören 30 Originalstücke von 1896 bis 1986


Lange vor dem Auto wurde das Fahrrad erfunden. Das Verkehrsmuseum Dresden zeigt eine fast lückenlose Sammlung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels



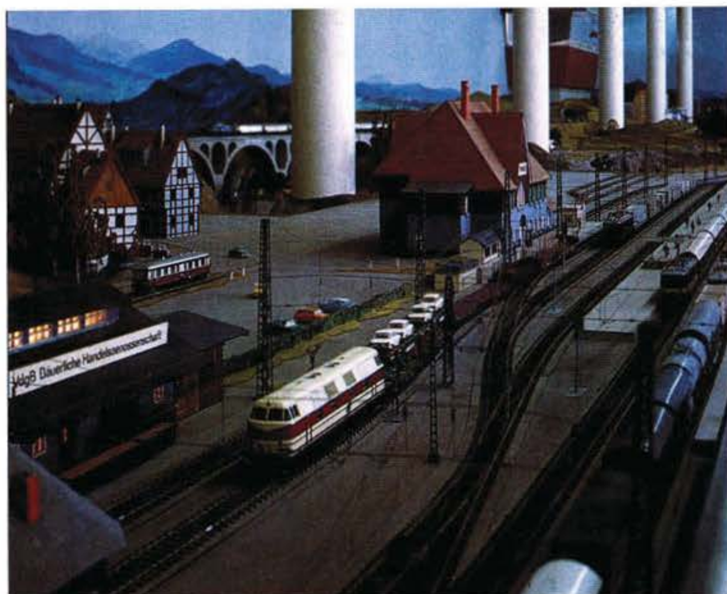
Der älteste Straßenbahnwagen Dresdens aus dem Jahre 1896


Außerordentlich sorgfältig sind die im Verkehrsmuseum gezeigten Modelle gearbeitet. Hier im Maßstab 1:10 eine Ellok der Baureihe 250

abgeschlossen, 1968 auch die Außenfassade wieder ansehnlich. 1982 schließlich konnte auch unter den Wiederaufbau des Stallhofs der Schlußstrich gezogen werden.

Das Verkehrsmuseum Dresden ist eines der größten technischen Museen der gewesenen DDR. Im Gegensatz zu vielen technischen Museen, die sich einzelnen Sachgebieten des Verkehrswesens widmen, umfaßt die Dresdner Sammlung nahezu alle Medien: Land, Wasser, Luft. Hierin liegt seine Stärke: In den Darstellungen werden durch Exponate und Aussagen die wirtschaftlichen Zusammenhänge von Produktion und Transport über den gesamtgesellschaftlichen Bereich gezeigt. Hierin liegt aber auch seine Schwäche. Die Verkehrsbereiche Eisenbahnwesen, Städtischer Nahverkehr, Kraftverkehr, Binnen- und Seeschiffahrt sowie Luftverkehr (von der Raumfahrt ganz zu schweigen) sind jedes für sich so umfangreich, daß die Dresdner Ausstellungen nur bruchstückhaft sein können. Dennoch ziehen die Ausstellungsstücke auch den technisch weniger Interessierten in ihren Bann. Es ist halt ein Unterschied, einen von Otto 1867 gebauten Leuchtgasmotor oder einen von Daimler 1889 erbauten Zweizylinder-V-Motor im Original vor sich zu haben oder nur als Abbildung zu betrachten. Schwer ist auch der Reiz zu beschreiben, der von der Benz-Victoria-Kutsche (Baujahr 1893) ausgeht, mit der 1894 die erste Fernfahrt in der Kraftfahrzeuggeschichte unternommen wurde. Sie führte von Reichenberg in Böhmen über 2.000 Kilometer nach Reims in Frankreich. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 30 km/h, und auf einer 939 Kilometer langen Meßstrecke mußten 140 kg Benzin sowie 1.500 l Kühlwasser getankt werden . Die Ausstellung über die See- und Flußschiffahrt ist reichlich mit Modellen bestückt (60), so daß der Besucher mit Hilfe weiterer Tafeln einen Überblick über die technische Entwicklung von der mittelalterlichen Kauffahrtei über die Kettenschiffahrt bis in moderne Zeiten gewinnen kann. Auch die Luftverkehrsabteilung bemüht sich, mit einer Nachbildung des Lilienthal-Gleiters und Originalstücken aus jüngeren Tagen das Werden dieses Transportzweiges sichtbar zu machen.

Indes: Kern des Unternehmens ist der Schienenverkehr. Eisenbahn, Nahverkehr und Modelleisenbahn nehmen einen umfangreichen Platz ein. Originalfahrzeuge wie die Dampflokomotiven HEGEL (Baujahr 1886) oder MULDENTHAL (1861) oder der Salonwagen aus dem sächsischen Hofzug (1885) nebst Figuren in historischen Galauniformen (1880 bis 1900) sind ebensolche Schmuckstücke wie die elektrische Güterzuglokomotive E 71 30 (1912) oder die erste Drehstromlokomotive der Welt von Siemens & Halske (1899). Für Laien und Fachleute gleichermaßen imponierend der Mittelteil der Ellok E 50 42 (1924) mit dem riesigen Zentralmotor, dem Doppelparallelkurbelantrieb, den Treibstangen und gekuppelten Radsätzen. Es ist übrigens der größte Bahnstrommotor Europas.
Was wäre die sächsische Eisenbahn ohne Schmalspur? Demzu-



Detail der 320 m^2 großen Modellbahnanlage in Nennweite 0



Zum Museum gehört auch die betriebsfähige dreizylindrige 03 1010

folge fehlen auch nicht zwei Originalstücke, eine IV K (99535, Baujahr 1898) und eine Doppelendgelenklokomotive bauart/ursprünglich Fairlie, diese allerdings für eine französische Militärbahn gedacht. Ebenso sorgfältig wie die Eisenbahnsammlung - zu der noch viele Eponate aus dem Sicherungsbereich, dem Oberbau, dem Verkehrsbereich gehören - ist die Nahverkehrsabteilung zusammengetragen. Straßenbahnfahrzeuge aus Berlin, Leipzig, Dresden, hochbetagt und original, der Dresdner »Hecht«, ein Standseilbahnwagen, zwei Dampfstraßenbahnlokomotiven - alles zum Anfassen, zum Staunen über die Findigkeit unserer Vorfahren - zum Lächeln auch manchmal - aber unersetzliches Lehrmaterial für werdende Konstrukteure der nahen Hochschule für Verkehrswesen und der Technischen Universität. Schließlich darf im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr die Modellbahnanlage des Verkehrsmuseums Dresden nicht vergessen unerwähnt bleiben. Auf 320 m sind in Nenngröße 0 eine regelspurige Hauptbahn und in der Nenngröße 0_m eine 1000 mm-Schmalspurbahn nachgebildet. Die Landschaft trägt Mittelgebirgscharakter, und einige Kunstbauten lassen spontan an die Rübelandbahn im Harz denken. 26 Lokomotiven, 50 Reisezug- und 65 Güterwagen zaubern für die Zuschauer, die von erhöhten Sitzreihen einen guten Überblick über die große Anlage haben, einen lebhaften Bahnbetrieb. Zum Schluß soll die Aufgabe des Verkehrsmuseums Dresden genannt werden, die sich in den letzten 15 Jahren mit zum wesentlichen Arbeitsauftrag entwickelt hat, die Bewahrung, Betreuung und Ausstellung von Eisenbahnfahrzeugen außerhalb des Museums.

Annähernd 200 regel- und schmalspurige Lokomotiven, Triebwagen, Reisezug- und Güterwagen gehören zum Museumsbestand, die meisten im betriebsfähigen Zustand. Zur Pflege und Unterhaltung sind sie über viele Eisenbahndienststellen verteilt. Oft werden sie zu Eisenbahnausstellungen zusammengezogen. Die größte Schau mit nahezu dem gesamten Bestand fand im April 1989 in Riesa statt, um die 150. Wiederkehr der Eröffnung der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig – Dresden zu feiern. Damit ist das Problem des Verkehrsmuseums Dresden beschrieben. Bisher im Etat des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR geführt, stehen dem Museum ab Januar 1991 aus dieser Quelle keine Haushaltsmittel mehr zur Verfügung. Museen gehören zur Kultur, und die Kulturverantwortung geht in die Länderhoheit über. Also wird sich das Museum im neuen Dresdner Landesparlament anmelden müssen. Vorerst. Denn es sind durchaus andere Lösungen vorstellbar. Neben Dresden gibt es bekanntlich in Deutschland ein zweites Verkehrsmuseum, in Nürnberg. Dieses ausschließlich der Eisenbahn gewidmete Unternehmen ist der Bundesbahndirektion Nürnberg angegliedert als wirtschaftlich und fachlich selbständige Einheit. Beide, Bundesbahn wie Museum, scheinen gut dabei zu fahren. Warum kann sich nicht in Dresden wiederholen, was sich in Nürnberg bewährt hat?



Der Gesellschaftsraum im Salonwagen des sächsischen Hofzuges

Verkehrsmuseum Dresden
Augustusstraße 1 · Johanneum am Neumarkt · Telefon 4 95 30 02
Öffnungszeiten:
Dienstags von 9.00 bis 18.00, ab 14.00 mit 50 % Ermäßigung,
Mittwochs bis Sonntags von 9.00 bis 17.00.

PREISE

Erwachsene	4,- DM	Führungszuschlag	
Lehrlinge, Studenten,		für Schülergruppen	15,- DM
Rentner, Schwerbeschädigte,		für Erwachsenengruppen	25,- DM
Arbeitslose	2,- DM		
Kinder von 4 - 16 Jahren	1,50 DM	Jahreskarten	
Kinder unter 4 Jahren		für Erwachsene	10,- DM
und Begleiter von		für Ermäßigte	5,- DM
Schwerbeschädigten frei		Anschlußkarten	5,- DM
Gruppen ab		Fotoerlaubnis	2,- DM
10 Erwachsene je	2,- DM	Videoerlaubnis	15,- DM

VERKEHRSVERBINDUNGEN

zu Fuß - etwa 20 min –vom Hauptbahnhof über die Prager Straße - Altmarkt; vom Bahnhof Neustadt über die Straße der Befreiung Brühlsche Terrasse.
Mit der Straßenbahn - etwa 5 min – vom Hauptbahnhof mit der 3, 5 oder 11 bis Pirnaischer Platz bzw. Külzring; vom Bahnhof Neustadt mit der 11 bis Külzring; mit allen Straßenbahnen, die am Altmarkt oder Postplatz halten.

Der Leipziger Hauptbahnhof ist 75 Jahre alt

Wo jeder Zug seine Furche findet



Foto: Mihatsch

1990

Als unlängst einer Eisenbahnerin eine Fotografie vom Gleisvorfeld des Leipziger Hauptbahnhofs in die Hände fiel, erinnerte sie sich jener Reisenden, die bei der Einfahrt eines aus Dresden kommenden Schnellzuges vor Zeugen und ganz spontan ausgerufen hatte: »Es ist doch erstaunlich, wie jeder Zug so seine Furche findet!«

Pulsierendes Großstadtleben – Autokolonnen, Straßenbahnen, hastende Menschen, Begrüßungs- und Abschiedsumarmungen. Das alles und noch viel mehr gehört zur Szenerie um den Hauptbahnhof Leipzig. Am 1. Oktober 1990 bestand er 75 Jahre.

Der Kopfbahnhof mit seinen 26 Hauptbahnsteigen ist durch eine wechselvolle Geschichte gekennzeichnet. Bis zur Gründung der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1920 in einen streng reglementierten preußischen und sächsischen Bereich unterteilt, sorgten Bombardements im Dezember 1943 und Juli 1944 für die nahezu vollständige Zerstörung dieser für Mitteldeutschland wichtigsten Drehscheibe des Eisenbahn-Personenverkehrs. Bis in die 60er Jahre hinein währten die Aufräumarbeiten. Heute ist dem Bauwerk von den Wunden des zweiten Weltkrieges nichts mehr anzusehen. Dafür gibt es neue Löcher, Zeugen vernachlässigter Unterhaltung in jüngerer Zeit.

Ein Blick in die Geschichte. Leipzig wurde 1835 zum Ausgangspunkt der ersten deutschen Ferneisenbahn nach Dresden. Bereits 1870 gab es fünf Kopfbahnhöfe, in denen elf Hauptstrecken endeten: den Magdeburger, Berliner, Thüringer, Dresdner und den Bayerischen Bahnhof. Die Verbindung zwischen diesen Betriebsstellen erforderte große Aufwendungen, vom beschwerlichen Umsteigen ganz zu schweigen (Entfernung Berliner - Bayerischer Bahnhof: 4 Kilometer!). Während der Messezeit gestalteten sich die Zustände besonders chaotisch. In den achtziger Jahren entstanden erste Entwürfe für einen »Centralbahnhof«. Die Verhandlungen, in denen die Sächsischen Staatsbahnen für einen Durchgangsbahnhof bei Schönefeld eintraten, den die Preußen aber als Konkurrenz für ihren Halleschen Durchgangsbahnhof ablehnten, führten schließlich zur Entscheidung für den Bau eines Kopfbahnhofs am jetzigen Standort im Herzen der Stadt. 1902 erfolgte der erste Spatenstich bei Wahren, 1909 die Grundsteinlegung für das Empfangsgebäude. Etappenweise wurden die alten Kopfbahnhöfe stillgesetzt und der Eisenbahnbetrieb im neuen Hauptbahnhof konzentriert. Am 4. Dezember 1915 wurden nach 13 Jahren Bauzeit die Restarbeiten beendet.

Parallel zum Hauptbahnhof wuchs, ebenfalls als Kopfbahnhof, der Postbahnhof in knapp 1 1/2 Kilometer Entfernung in die Höhe. Mit 29 Gleisen, 16 Bahnsteigen und einem Querbahnsteig sollte er dem Betriebsablauf des Hauptbahnhofes entsprechen. Er war seinerzeit der größte Postbahnhof der Welt und wurde 1911 fertiggestellt.

Mit Tempo 30 ins 90ste

Mit Geschäftsfreunden wurde bei der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn (NME) am 25. September 1990 zünftig mit einer Sonderfahrt gefeiert. Der Grund: Vor genau 90 Jahren bekam die NME die Betriebsgenehmigung für die 27,1 km lange Strecke zwischen Rixdorf (1912 in Neukölln umbenannt) und Mittenwalde.
Der Jubiläumszug bestand aus zwei dreiachsigen Personenwagen (ex Deutsche Weinstraße der DB) und der Diesellok 00601 (200 PS, Bj. 1941, BMAG) und befuhr die in Berlin verbliebene Strecke.
Im Oktober 1948 wurde während der Blockade Berlins die Strecke durch Ausbau einer Schienenlänge an der Stadtgrenze unterbrochen. Eine Dampflokomotive, acht Personenwagen und 108 sonstige Wagen verblieben in der damaligen sowjetischen Besatzungszone. Personen- und Güterverkehr fand in Berlin (West) nur noch auf knapp der Hälfte der ehemaligen Strecke statt. Nachdem 1955 der Personenverkehr eingestellt wurde, sollte 1960 der Güterverkehr folgen. Durch den Bau des Heizkraftwerkes Rudow entstand ein Großkunde, der auch heute noch durch die fast täglichen Kohlenzüge zum Fortbestand der NME beiträgt.
Im vergangenen Jahr transportierte die NME mit 31 600 Lok-km 574 700 t Güter. *Dle.*



Foto: W.-D. Machel, 2. 9. 1990

Berliner Eisenbahnfreunde improvisierten: An der Mauer wurde der vorübergehend eingerichtete Haltepunkt der Öffentlichkeit angezeigt. Die Betonplatten sind keine Hilfsbahnsteige oder Einsteigehilfen, sondern abgebaute Mauerteile. Niederbarnimer Eisenbahn heute.

Heidekrautbahn ab Märkisches Viertel?

Als am 12. August 1961 die letzten planmäßigen Reisezüge zwischen Berlin-Wilhelmsruh und Berlin-Blankenfelde der Heidekrautbahn auf die Reise gingen, war plötzlich der populärste Abschnitt des 1901 eröffneten Streckennetzes der späteren Niederbarnimer Eisenbahn aus dem Blickfeld der Öffentlichkeit gerückt. Fortan rollten Reisezüge nur noch von Basdorf nach Berlin-Blankenfelde.
Dieser Torso wurde dann 1983 »verkraftet«. Und so diente die einstige Hauptstrecke der Heidekrautbahn als Anschlußgleis dem Güterverkehr zu Bergmann-Borsig. In der Nähe von Lübars fuhr die Rangierabteilung in eine Mauerschleuse, stark überwacht von Uniformierten.
Das Gleis zwischen diesem Berliner Großbetrieb und dem Bahnhof Berlin-Wilhelmsruh war bald nach der Stillegung dem Mauerbau zum Opfer gefallen.
Doch am 1. und 2. September 1990 stand diese Strecke der Heidekrautbahn wieder im Mittelpunkt des Interesses. Der im km 2,2 eingerichtete Haltepunkt »Märkisches Viertel« wurde Ausgangspunkt für Sonderfahrten mit einer dreiteiligen LVT-Einheit nach Wandlitzsee und zurück. Initiatoren der ausnahmslos ausgebuchten Fahrten waren der gemeinnützige Fahrgastverband PRO BAHN e. V. und die Deutsche Reichsbahn.
Bleibt zu hoffen, daß es nicht bei dieser Fahrt bleibt. Denn das Märkische Viertel wäre ein idealer Ausgangspunkt für eine künftige Heidekrautbahn nach Liebenwalde und Groß Schönebeck. Senat und Deutsche Reichsbahn stehen einem solchen Vorhaben aufgeschlossen gegenüber. **MEB**

Modell Eisen Bahner

Impressum

Redaktionsanschrift
Otto-Grotewohl-Straße 19 D
Postfach 1410
1086 Berlin
Telefon 22 51 20 52
Mobilfax 01 61/271 05 08
Besuchereingang:
Mauerstraße 52

Chefredakteur
Fritz Borchert

Redaktion
Georg Kerber (Modell)
Wolf-Dietger Machel (Vorbild)
Gisela Neumann (Leserbriefe, Nachrichten, Veranstaltungen)
Volkmar Thie (Bild)

Layout und Satz
Konzetti Berlin

Grafische Beratung
Leuchtmann, Bremen

Produktion
Peter Walkowiak

Ständige Mitarbeiter
Wolfgang und Jürgen Albrecht · Günter Fromm
Wolfgang Hensel · Lutz Neve
Wolfgang Petznick
Dr. Horst Schandert
Burkhard Sprang
Volker Vondran · Peter Zander

Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH
Otto-Grotewohl-Straße 19 D
Postfach 1410
1086 Berlin
Telefon 22 51 20 03
Geschäftsführer:
Dr. Harald Böttcher
Richard Stolz
Verlagsleiter:
Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage
GmbH & Co KG
Anzeigenabteilung
MODELL EISENBAHNER
Telefon: 07 11/20 43 · FS 7 22 036
Telefax: 0711/2043-349

Anzeigenleitung
Thomas Kohler

Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Link

Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

Druck
Möller Druck und Verlag GmbH, Berlin



† **Lothar Krause**

Am 18. August 1990
verstarb unser Freund
Reichsbahn-Direktor Lothar Krause
im Alter von 59 Jahren.
Lothar Krause gehörte zu den Gründungsmitgliedern des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes im Bezirk Dresden und war von Anfang an der Vorsitzende des Bezirksvorstandes.
Als Eisenbahningenieur und Leiter der Verwaltung Wagenwirtschaft der Rbd Dresden hatte er immer ein Herz für die Modelleisenbahn. Unter seiner Leitung hat sich die Bezirksorganisation hervorragend entwickelt.
Für uns bleibt Lothar Krause unvergessen.
Deutscher Modelleisenbahn-Verband

Geschenkpackungen

Schon im vorigen Jahr wollte Tanta Martha dem Neffen eine Spielzeugeisenbahn schenken. Das ist so praktisch, da kann man jedes Jahr etwas hinzukaufen. Doch im Modellbahngeschäft war kein Geschäft zu machen: Es gab nichts Gescheites. In diesem Jahr gibt es die Hülle und die Fülle. Der MODELL EISENBAHNER hat sich umgeschaut und rät den Unsicheren.

Güzold GmbH

Die Modellbahnhersteller der ehemaligen DDR haben schwere Zeiten hinter und nicht minder schwierige Zeiten vor sich. Die Redaktion des MEB hat im Sächsischen die Zwickauer Firma Güzold besucht.

Messenachlese

Die Leipziger Herbstmesse war 1990 nicht gerade das »Gelbe vom Ei«, wie die Berliner zu sagen pflegen. Dennoch konnte MEB für die Modelleisenbahner manche Neuheit registrieren. Wir berichten in Heft 11 ausführlich davon.

Umbau

In einer Leipziger Arbeitsgemeinschaft engagieren sich einige Freunde für die Frisur und den Umbau von Industriemodellen. Dabei sind von der Baureihe 892 fünf Varianten entstanden. Unsere Umbautips sind so gehalten, daß auch Einsteiger Lust bekommen können, es einmal zu versuchen.

100 Jahre

sind es her, seit eine schmalspurige Eisenbahn das erste Mal durchs Müglitztal dampfte. Das Jubiläum wurde bereits im Sommer 1990 gefeiert, bei schönem Sonnenschein. Die Eröffnungsurkunde lautet auf den 18. November 1890. Wir klappen mit unserem Bericht also nicht

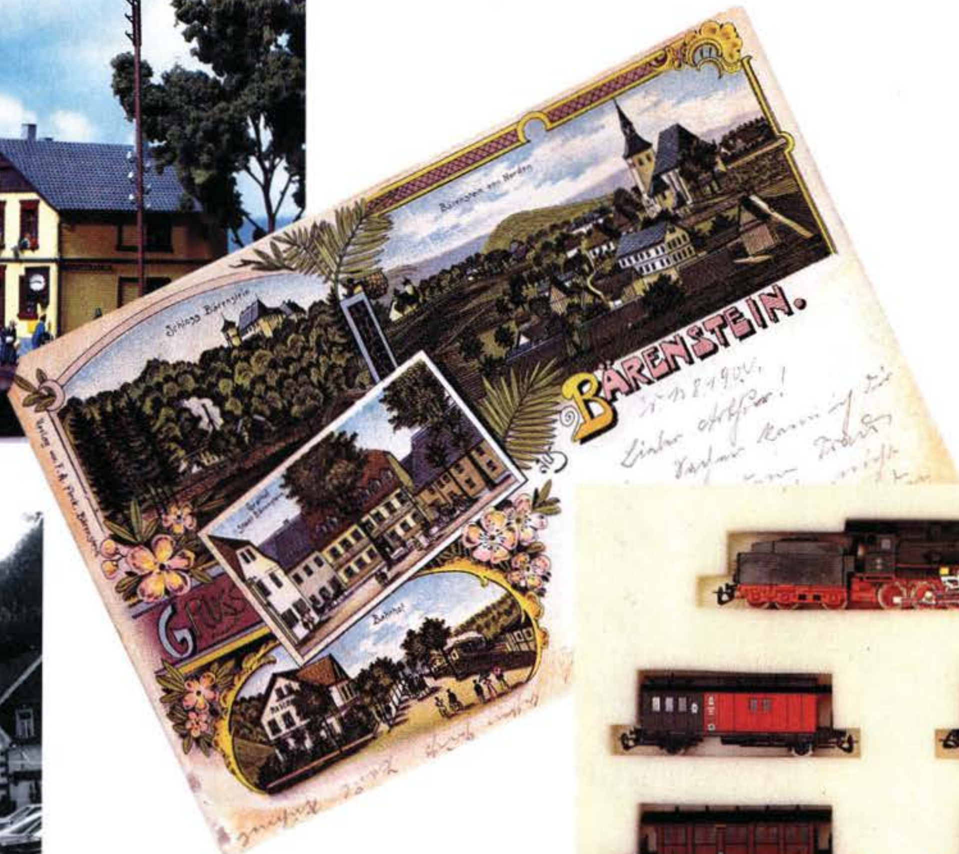
Warum in die Ferne schweifen,

wenn die Eisenbahn vor der Haustür hält? Im erzgebirgischen Crottendorf ist das der Fall. So war der Blick durch das Wohnstubenfenster der Familie Groß nichts ungewöhnliches. Siegfried Bergelt hat die Bahn in H0 nachgestaltet. MEB stellt sie vor.

Der Vulkan-Expreß

fährt durch die Eifel, ein Traditionszug mit 1.000 mm Spurweite, in Brohl am Rhein beginnend und nach 18 Kilometern Fahrt in Engeln auf 465 m u. NN endend. Die Brohtalbahn ist eine der schönsten Museumsbahnen Westdeutschlands.









WAGENER MINIATUR AUTOMOBILE

herpa®

AUTOMODELLE „VOM FEINSTEN"



herpa – Automodelle vom Feinsten. Es war ein langer aber erfolgreicher Weg, um unser Ziel zu erreichen: Automodelle zu bauen, die Maßstäbe setzen – in jeder Beziehung. Ob Qualität, Originaltreue, Detailliertheit oder Aktualität – unsere Automodelle im Maßstab 1:43 und 1:87 brauchen keinen Vergleich zu scheuen.
Überzeugen Sie sich selbst. Lassen Sie sich ein DDR-Händlerverzeichnis und aktuelles Prospektmaterial schicken.

Unter allen Einsendern verlosen wir 10 Modelle unserer Private Collection.

Coupon ausschneiden und einsenden an:
herpa Fritz Wagener GmbH, Leonrodstraße 46
8501 Dietenhofen

JA, ich möchte an der Verlosung teilnehmen. Schicken Sie mir das herpa-Händlerverzeichnis der DDR

Meine Adresse lautet:

Riesig.

MODELL FAHRZEUG– Miniaturen mit Format



Neu für Sammler: Ein Magazin, das Maßstäbe setzt. Markt, aktuelle Informationen und sachkundige Berichterstattung für alle Sammler rollender Miniaturen. Das schafft Überblick.

Neu für Modellbauer: Ein Magazin, das Ihr kleines, feines Hobby ganz groß rausbringt. Mit tausend Tips und Anregungen, mit fantastischen Fotos und vielen Beispielen für noch mehr Spaß an einem faszinierenden Hobby.

Neu für RC-Fans: Ein Magazin mit Tests und Technik. MODELL FAHRZEUG zeigt Ihnen, wie schnelle Miniaturfahrzeuge entwickelt, gebaut und verbessert werden und berichtet aus der Szene.

MODELL FAHRZEUG – jetzt für DM 7,50 im Zeitschriften- und Modellfachhandel! Die abgebildete Ausgabe 9-10/90 und die begehrten Erstausgaben von MODELL FAHRZEUG können Sie auch direkt beim Verlag unter Tel. 0711/2043-229 bestellen oder einfach mit untenstehendem Coupon. Versäumen Sie keine Ausgabe!

Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden wollen, schicken Sie uns Ihre Bestellung auf einer Postkarte.

Ja, ich möchte

____ **Exemplar(e) der abgebildeten Ausgabe MODELL-FAHRZEUG 9-10/90**

____ **Expl.(e) 7-8/90** ____ **Expl.(e) 6/90** ____ **Expl.(e) 5/90**

____ **Expl.(e) 2-4/90** ____ **Expl. der Erstausgabe MODELL-FAHRZEUG 1/90**

zum Preis von jeweils DM 7,50 zzgl. DM 2,- Porto. Btx-Best.: * 34200 #

Name, Vorname ____ Straße, Nr. ____

PLZ, Ort ____ Datum, Unterschrift ____

Gewünschte Zahlungsweise

☐ Bankeinzug Konto-Nr. (kein Sparkonto) ____

Bankleitzahl ____ Geldinstitut ____

☐ Verrechnungsscheck/eurocheque.

(Andere Zahlungsarten nicht möglich!) Coupon bitte deutlich ausfüllen und einsenden an: MODELL FAHRZEUG, Abt. Spezialverkauf, Postfach 106036, 7000 Stuttgart 10. MEB 1090 W

Jetzt im Zeitschriften- und Modellfachhandel!